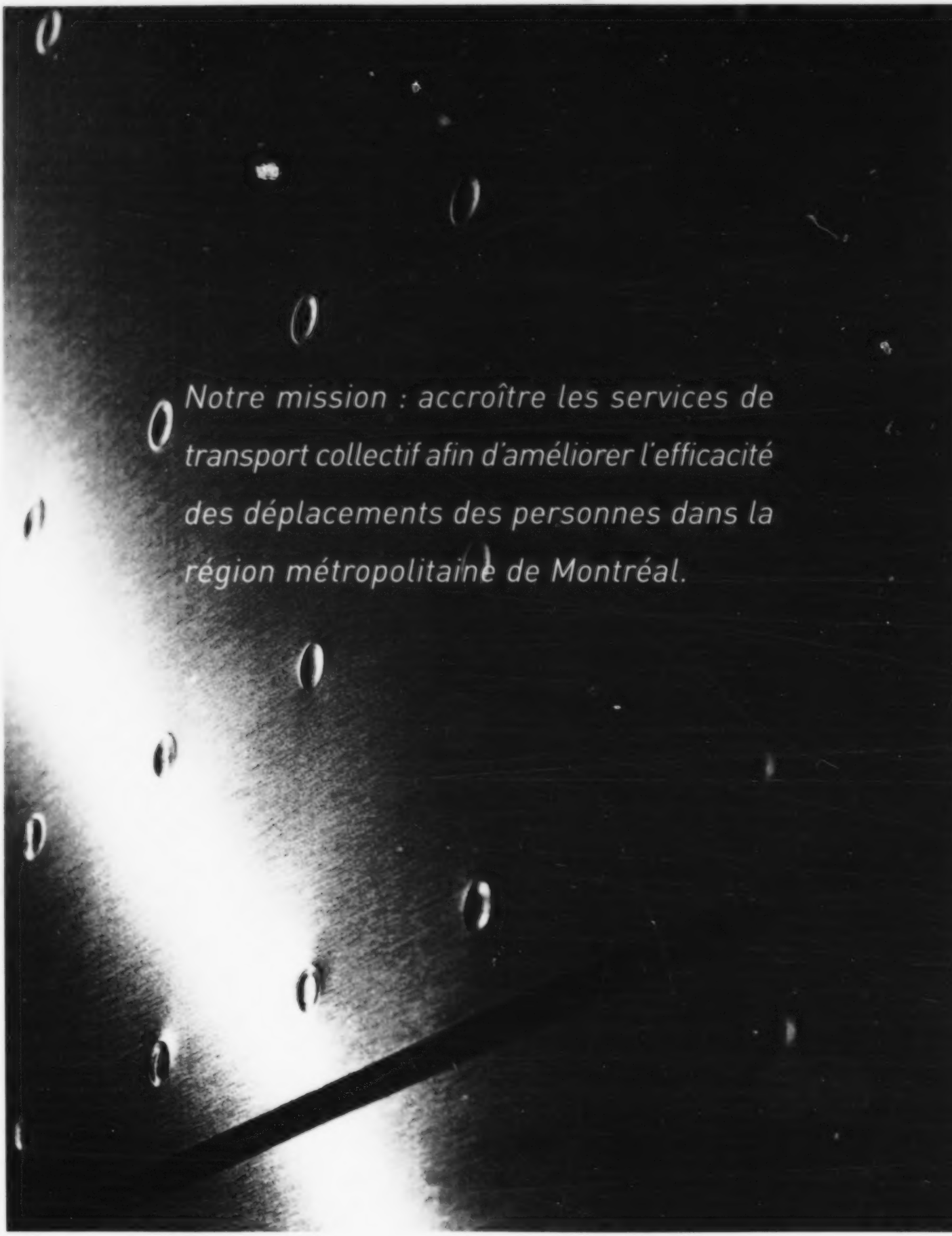
# RAPPORT D'ACTIVITÉS 2009


*Notre mission : accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.*

# les clients avant tout

À l'heure des bilans, force est de constater que 2009 a été tout sauf calme et routinière. Nous avons dû relever de grands défis, nous avons aussi connu des moments de grande fierté.

L'année avait commencé sur une bonne note, avec un accroissement de service important sur le réseau de trains de banlieue. Mais nous avons vite été rattrapés par un hiver aux conditions climatiques extrêmes, qui ont mis à mal les infrastructures ferroviaires du CP et du CN. Le service en a été affecté, mais nous avons su redresser la situation avec diligence, en répondant sur divers fronts : réparations d'urgence, communication révisée, compensations aux clients.

2009 a aussi été une année marquée par la crise économique mondiale, qui ne nous a pas épargnés. Que ce soit en voiture ou en transport collectif, les déplacements des personnes ont globalement baissé, ce qui nous a doublement affectés : une diminution des ventes d'essence veut dire pour nous une baisse des revenus provenant de la taxe sur ce produit ; une baisse d'achalandage dans nos trains veut dire quant à elle une réduction des revenus provenant des titres de transport.

La baisse d'achalandage des trains de banlieue, de 3,2 %, nous la voyons cependant comme une conséquence directe et ponctuelle de la crise économique. Nous en voulons pour preuve les excellents résultats mis en lumière par l'enquête Origine-Destination 2008, dévoilés récemment : les transports collectifs ont connu en cinq ans, de 2003 à 2008, une hausse importante de 15 %, tandis que les déplacements en auto ont enregistré une baisse de 1 %, un renversement de tendance observé pour la première fois depuis 1970. De plus, avec un taux d'occupation annuel de 101 %, le réseau de trains de banlieue est encore rempli à pleine capacité, en particulier en heure de pointe, où il connaît une véritable saturation.

C'est là qu'entre en jeu la nouvelle la plus attendue de l'année : l'arrivée progressive des nouvelles voitures 3000 de type multiniveaux, qui ouvre une nouvelle ère dans le domaine ferroviaire de la région métropolitaine de Montréal. La première rame livrée par Bombardier a pris son service en novembre dernier sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. D'ici quelques temps, toutes les lignes devraient recevoir ce nouveau matériel à la fine pointe de la technologie. Une flotte de 160 voitures qui augmentera la capacité du réseau de 70 %, y compris celles qui desserviront la future ligne du Train de l'Est.

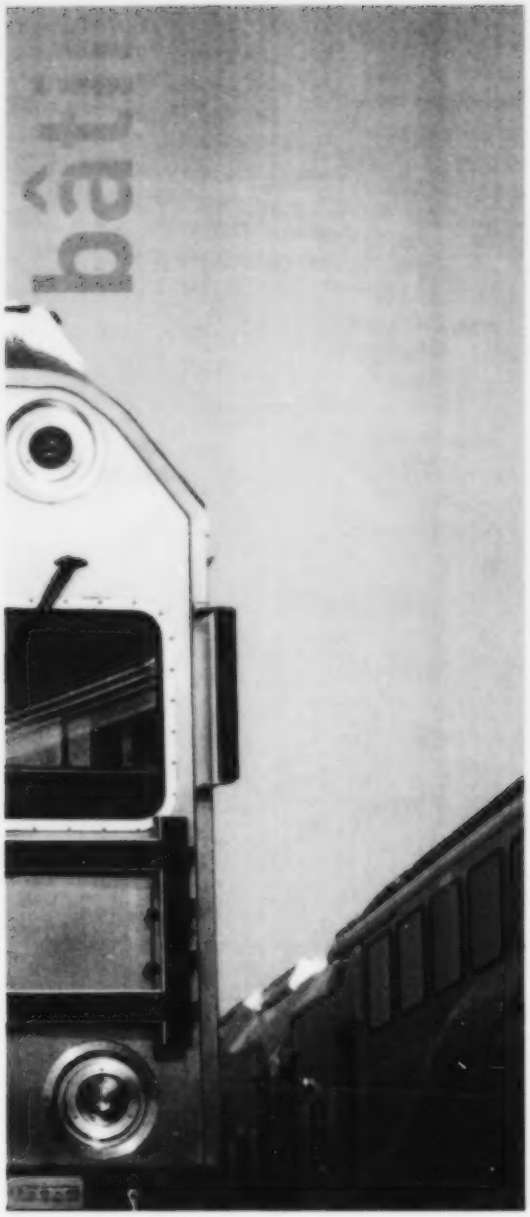
Et les bonnes nouvelles s'enchaînent à un rythme soutenu : la production de nos locomotives bimodes est bien entamée, le Train de l'Est met le cap sur la construction, la communication aux clients entre dans la modernité avec l'arrivée des SMS et des informations en temps réel, les centres d'entretien et de garage sont en cours d'élaboration, les stationnements incitatifs s'agrandissent de plus de 700 places, le transport adapté bénéficie d'un nouveau programme d'aide métropolitaine, l'arrimage des titres TRAM et de la carte OPUS est complet et opérationnel, une mesure de gratuité pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte est mise en place. La liste est riche et longue, pour notre plus grande satisfaction.

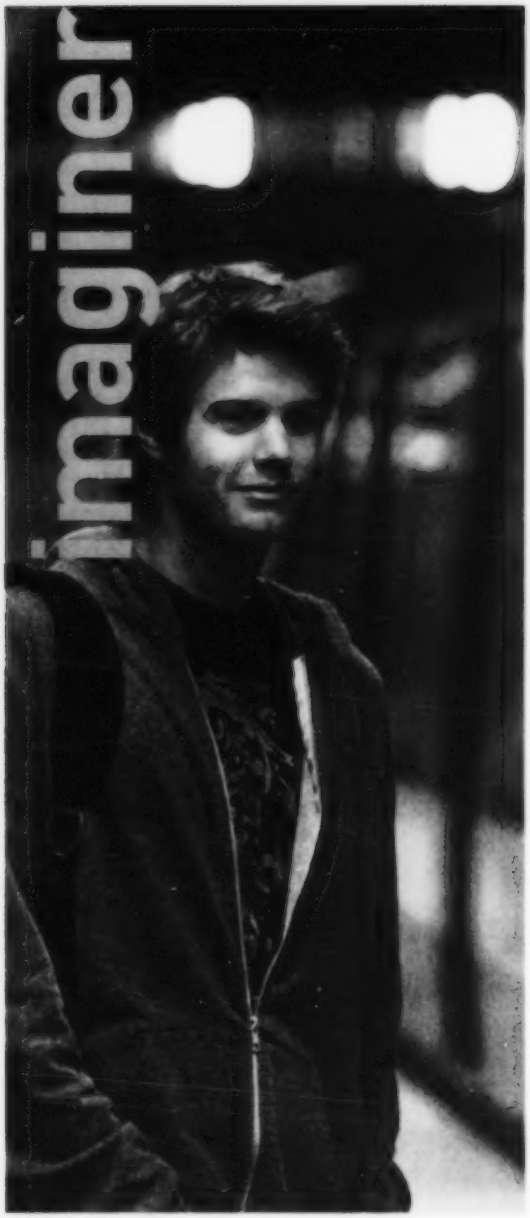
Et l'avenir des transports collectifs continue à se dessiner. En voici quelques exemples : le gouvernement du Québec nous confie, en partenariat avec le ministère des Transports, la gestion d'un bureau de projet pour les prolongements du métro, l'électrification du réseau de trains de banlieue est à l'étude en collaboration avec Hydro-Québec, la gare Windsor pourrait renaître sous la forme d'un nouveau pôle intermodal au centre-ville.

Les détails de nos réalisations, vous pouvez les découvrir dans les pages qui suivent. Elles sont marquées du sceau de notre engagement pour un développement durable sur le plan social, économique et environnemental.

Bonne lecture, et merci à tous, en particulier au gouvernement du Québec, qui nous appuie dans notre mission, et aussi aux employés, qui par leur expertise, leur dévouement et leur passion, font de l'AMT ce qu'elle est aujourd'hui. Merci aussi à notre clientèle de la confiance qu'elle nous accorde pour assurer ses déplacements au quotidien.

*Joël Gauthier*
*Président-directeur général*




**Le réseau se modernise** 6

Les voitures multiniveaux

Le Train de l'Est

Les locomotives bimodes

Les centres d'entretien et sites de garage

Et +

**Planifier le réseau de demain** 14

Le prolongement du métro

Des voies réservées sur le boulevard Pie-IX

Électrifier notre réseau de trains

Un corridor dédié aux autobus de la Rive-Sud

Des services de trains accrus

Un nouveau pôle intermodal au centre-ville

L'accessibilité

L'intermodalité

La gestion du portefeuille de projets

Les STI

Et +

**Engagement client** 20

Une communication modernisée

Le volet techno

La sécurité

Les rencontres de citoyens

Les titres TRAM

Et +

**Développement durable** 28

En ville, sans ma voiture !

Ensemble, recyclons

Le Plan d'action de développement durable

Et +

**Gouvernance** 44

Notre conseil d'administration

L'équipe de direction

**Mobilité urbaine** 34

L'Enquête Origine-Destination

Les trains de banlieue

Les stationnements incitatifs

Le transport adapté

2009 en chiffres

Les actifs de l'AMT

Et +

**PHOTOGRAPHIES** : Jean-François Berubé et Cindy Dianne Rheault

BANQUES DE PHOTOS : Getty Images

COLLABORATION SPÉCIALE : Merci à tous les figurants qui se sont prêtés au jeu : Amaryllis, Claude, Edmond, Marilou, Mathieu, Maxime et Nam'n

**PUBLICATION** : Agence métropolitaine de transport, 500, Place d'Armes, 25e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2, téléphone : 514 287-2464, télécopieur : 514 287-2460, www.amt.qc.ca

**DÉPÔT** : Bibliothèque nationale, 2009 - ISBN : 978-2-550-58863-4

AMT
Agence metropolitaine de transport
3002

## FIABILITÉ DES TRAINS DE BANLIEUE :

# le réseau se modernise

*Pour améliorer le service sur notre réseau de trains de banlieue, notre carnet de commandes est bien rempli : il faut renouveler la flotte, construire des voies d'évitement et d'étagement, remplacer les systèmes de signalisation, construire des abris pour protéger les trains du froid lorsqu'ils ne sont pas en service et les jumeler à des centres d'entretien. Tout cela dans un même but : moderniser pour mieux servir notre clientèle.*

À notre prise en charge du réseau de trains de banlieue en 1996, l'achalandage sur les deux lignes existantes – Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud – atteignait 6,9 millions de déplacements. Depuis, nous avons constamment cherché à développer le réseau. Trois lignes ont été ajoutées : Blainville en 1997 (avec un prolongement jusqu'à Saint-Jérôme en 2007), Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Delson en 2001 (avec un prolongement jusqu'à Candiac en 2005), toutes comme mesures d'atténuation à des travaux routiers, et donc mises en service avec du matériel d'occasion.

Malgré cela, nous avons su promouvoir nos services et hisser l'achalandage de ce mode de transport collectif au sommet avec plus de 15,2 millions de déplacements annuels. La région métropolitaine de Montréal a atteint le 6e rang en importance en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Philadelphie, Boston et Toronto.

Déjà, à l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe atteignait des sommets : sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportaient des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des clients par train. La situation devenait explosive. Il fallait sans tarder développer les services si populaires, et gérer la croissance rapide.

Nous avons sensibilisé le gouvernement à l'importance d'investir dans le transport collectif, pour le bien social, économique et environnemental. Grâce à son soutien financier, plusieurs projets d'envergure sont en cours de réalisation.

VOITURES MULTINIVEAUX :

# elles arrivent !

*« Nous avons jusqu'ici fait preuve de ténacité et de créativité pour exploiter le réseau de trains de banlieue avec du matériel usagé ou loué. 2009 est le début d'un renouveau : le confort des clients sera accru, le service plus fiable et la capacité d'accueil grandement renforcée. Avec l'arrivée des nouvelles voitures, nous pourrons en effet augmenter la capacité de 70 % sur l'ensemble du réseau actuel, en ajoutant quotidiennement près de 43 000 déplacements. Nous pourrons aussi remplacer les équipements les plus désuets et mettre en service le Train de l'Est. » – Joël Gauthier*

## La flotte vieillissante et disparate : une histoire – presque – ancienne

Nous étions jusqu'ici face à deux problèmes de taille. Avec notre flotte vieillissante, les besoins en entretien préventif et correctif allaient croissant. Nous devions aussi composer avec la disparité de notre matériel. Nous assurions le service de nos cinq lignes avec une flotte de 240 unités de matériel roulant de 12 types différents, matériel de traction et voitures confondus. Les systèmes électroniques des différents modèles étant incompatibles, la formation de rames complètes constituait un véritable casse-tête et offrait très peu de marge de manœuvre en cas de panne. Nos clients comptent pourtant sur nos 122 départs quotidiens en semaine et s'attendent à un service fiable.

Heureusement, les nouvelles voitures multiniveaux ont commencé à revitaliser l'ensemble du réseau. La première rame a fait son apparition sur la ligne Mont-Saint-Hilaire en novembre 2009; d'ici le printemps 2010, les autres rames destinées à la ligne seront mises en service à raison d'une par mois. Par la suite, le déploiement se déroulera progressivement sur les lignes Dorion–Rigaud, Blainville–Saint-Jérôme et Delson–Candiac. La ligne Deux-Montagnes, la seule électrifiée, recevra ses nouvelles voitures dès que les locomotives bimodes auront été livrées en 2012. D'ici quelques temps, tous nos clients profiteront du confort et de la capacité accrus de ces nouvelles voitures.

Avec ce bassin de 160 nouvelles voitures, dont 26 loges, la flotte acquiert une certaine uniformité. Toutes compatibles entre elles, ces voitures réduiront considérablement la complexité de la tâche de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion des pièces. Elles ont de plus été conçues selon un design unique permettant de circuler sur l'ensemble du réseau et ainsi s'insérer dans des infrastructures de tunnel, comme le tunnel Mont-Royal. Le tout pour un meilleur service à nos clients.

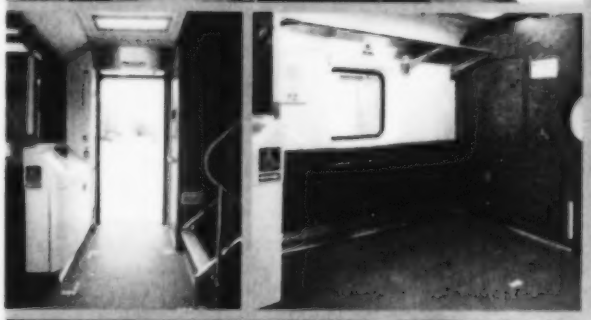
## Une commande historique

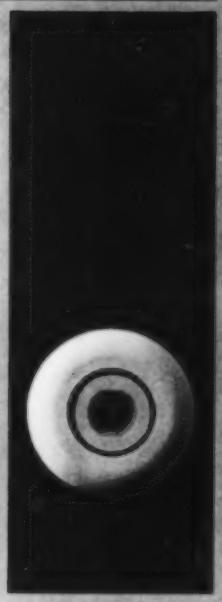
En nous accordant le financement pour acquérir ces nouvelles voitures, le gouvernement du Québec reconnaissait en décembre 2007 le bien-fondé de cette priorité : renouveler la flotte vieillissante et accroître le service. Deux ans plus tard, Bombardier Transport, qui s'est vu attribuer le contrat à la suite d'un appel de propositions, a commencé à livrer les premières voitures. Il s'agit d'une commande historique : s'élevant à plus de 386 M$, financés à 75 % par le MTQ, ce projet est l'investissement le plus important dans l'histoire du train de banlieue au Québec.

# Coup d'œil sur une réussite

**LES VOITURES 2000 : MODERNES, FIABLES ET CONFORTABLES**

À la fine pointe de la technologie, ces nouvelles voitures multiniveaux en acier inoxydable offrent un confort amélioré. En effet, chacune des voitures est équipée de 142 sièges ergonomiques, d'un niveau intermédiaire spacieux entre les deux étages (équipé de bancs), de supports à vélos et d'un système de communication bidirectionnel entre les passagers et l'équipage de train. Chaque rame de train est équipée de toilettes, situées dans la voiture-loge. Les voitures sont de plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

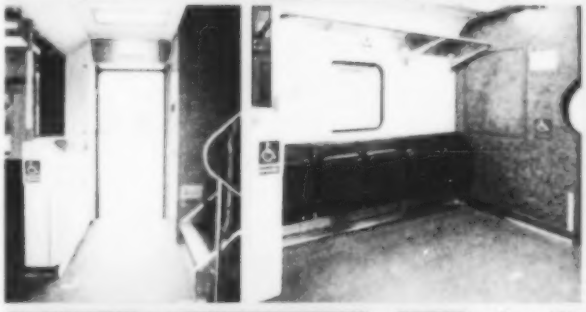




**AOÛT 2009 – Dévoilement de la toute première voiture à l'usine de Bombardier Transport de La Pocatière**
*De gauche à droite : Raymond Bachand, pdg de Bombardier Transport, Joël Gauthier, pdg de l'AMT, Julie Boulet, ministre des Transports, et Claude Béchard, ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, ministre responsable des Affaires intergouvernementales canadiennes et de la Réforme des institutions démocratiques et député de Kamouraska-Témiscouata*

## LES VOITURES 3000 : MODERNES, FIABLES ET CONFORTABLES

À la fine pointe de la technologie, ces nouvelles voitures multi-niveaux en acier inoxydable offrent un confort amélioré. En effet, chacune des voitures est équipée de 142 sièges ergonomiques, d'un niveau intermédiaire spacieux entre les deux étages (équipé de bancs), de supports à vélos et d'un système de communication bidirectionnel entre les passagers et l'équipage de train. Chaque rame de train est équipée de toilettes, situées dans la voiture-loge. Les voitures sont de plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.



## TRAIN DE L'EST :

# cap sur la construction

### BAPE et certificat de réalisation : des étapes cruciales franchies avec succès

À l'automne 2008, le tronçon entre Charlemagne et Mascouche a été soumis au processus du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui a rendu ses conclusions en mai 2009. Il y endosse le consensus existant à l'échelle régionale selon lequel l'introduction d'un service de train de banlieue est une nécessité.

Après analyse par le MDDEP des avis et constats du BAPE et des commentaires de l'AMT, la ministre Line Beauchamp a signé en février 2010 le certificat de réalisation (CAR) du tronçon Repentigny-Mascouche du Train de l'Est. Cette autorisation est assujettie à 18 conditions que nous devrons satisfaire. Nous avons mis à profit le délai entre le dépôt du rapport du BAPE en mai 2009 et l'émission du CAR pour réviser le projet initial en fonction des recommandations et exigences de ces deux instances. Cette révision a eu une influence sur les coûts du projet, dont l'enveloppe budgétaire s'élève maintenant à 435 M$, auxquels s'ajoutent des contingences de 10 %.

### Un tracé optimal

Sur tous les scénarios que nous avons évalués, les études démontrent que le tracé retenu est maximal en termes de potentiel d'achalandage, assurant ainsi le transport de 11 000 clients par jour, soit 2 640 000 déplacements annuels et permettant une hausse de 16,5 % de l'achalandage du réseau de trains de banlieue. Le tracé privilégié desservira un bassin de population de plus de 700 000 personnes, soit l'est de Montréal (500 000 personnes), Repentigny (80 000 personnes), Terrebonne (95 000 personnes) et Mascouche (35 000 personnes).

Pour répondre aux questions du BAPE sur le tracé proposé, et pour optimiser notre offre de services, nous étudions l'opportunité d'offrir une desserte vers L'Assomption. Une étude d'achalandage sera réalisée d'ici la fin de 2010. Les impacts financiers et les scénarios de partage des coûts sont en cours d'analyse, conformément aux demandes de la MRC de L'Assomption. En parallèle, nous avons aussi inscrit à notre PTI le projet d'un stationnement incitatif dans cette municipalité.

### Les prémices d'une mise en chantier sur le territoire montréalais

Le tronçon du Train de l'Est passant sur l'île de Montréal n'est pas soumis au processus d'évaluation du BAPE. En revanche, dans une optique de développement durable, l'acceptation sociale du projet par les Montréalais est tout aussi cruciale. Le projet a donc été présenté aux résidents de la région nord-est de Montréal au printemps 2009, au cours de dix rencontres d'information et de consultation publique.

Il s'agissait du deuxième exercice de consultation publique pour Montréal, le premier s'étant tenu au printemps 2005. Malgré le fort appui populaire, certains défis d'intégration avaient été relevés, comme le bruit, les vibrations, la proximité du tracé de certaines résidences et l'accroissement de la circulation automobile aux abords des gares. Cette deuxième consultation a permis aux communautés locales de participer au processus d'élaboration des avant-projets afin d'assurer l'intégration la plus harmonieuse possible des nouvelles infrastructures (gares, quais, stationnements) dans le milieu.

Du côté de Montréal, les premiers travaux d'infrastructures ferroviaires ont commencé au printemps 2009. L'obtention du CAR nous permet de finaliser l'acquisition des terrains sur le tronçon nord et d'y compléter les plans et devis en vue du lancement des appels d'offres pour la construction des gares et du nouveau tronçon Repentigny-Mascouche. Les travaux dans l'emprise de l'autoroute 640 devraient débuter en 2010. Deux saisons complètes de construction étant nécessaires pour réaliser le projet, sans compter la période d'essais et de rodage, le Train de l'Est devrait accueillir ses premiers passagers en 2012.

### VERS UNE RÉDUCTION DES GES

**Émission de $CO_2$** – Le Train de l'Est circulera en mode électrique sur environ un quart de son tracé, entre la Gare Centrale et la future gare de l'Acadie (nom provisoire). Sur le tracé entre Repentigny et Mascouche, suivant les exigences exprimées dans le CAR, les infrastructures ferroviaires seront prêtes à recevoir les systèmes caténaires si la décision est prise d'électrifier l'ensemble du réseau, une fois que nous aurons achevé l'étude menée en partenariat avec Hydro-Québec. Locomotives : Répondant aux normes d'émissions antipolluantes, les nouvelles locomotives bimodes seront alimentées par un carburant diesel à faible teneur en soufre.

**Protection de la faune et de la flore** – Dans un souci de protéger l'environnement animal et végétal, nous souscrivons entièrement à la demande du BAPE d'assurer le reboisement des zones qui seront touchées. Voici la liste des programmes de suivi et de compensation exigés par le MDDEP : Suivi de la qualité de l'eau des puits de captage classés à risque – Élaboration et réalisation d'un programme de compensation pour les pertes de milieux humides – Élaboration d'un plan de gestion des espèces fauniques à statut particulier – Reboisement d'une superficie au moins égale à la superficie déboisée – Limitation des périodes de travaux afin de respecter la faune avienne et aquatique – Respect des principes et techniques prescrits pour les travaux en milieux hydrique et riverain – Déplacement et réaménagement d'un fossé – Programme de suivi sonore en phase de construction et d'exploitation – Mesures d'atténuation visuelle pour les citoyens de Repentigny.

## Étagement de la jonction de l'Est : indispensable pour la mise en service du Train de l'Est

Depuis plusieurs années, nous avons le projet d'étager la jonction ferroviaire de l'Est. Il s'agit de travaux essentiels pour augmenter le nombre de trains passagers sur la ligne Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent. En 2012, le Train de l'Est roulera sur cette subdivision Saint-Laurent avant de rejoindre les voies de la ligne Deux-Montagnes vers le centre-ville. Ce projet s'avère donc incontournable pour absorber des trains qui s'ajoutent à un réseau qui roule déjà à pleine capacité.

En 2009, nous avons commencé la conception du projet. Le croisement entre les deux voies sera étagé : la voie de la subdivision Saint-Laurent sera surélevée et celle de la ligne Deux-Montagnes sera abaissée. Une nouvelle voie de connexion sera également construite pour permettre au Train de l'Est de rejoindre la ligne Deux-Montagnes à partir de la subdivision Saint-Laurent. Des voies de déviation temporaires seront mises en place afin de maintenir le service durant les travaux de construction de l'étagement.

Dans les prochains mois, nous achèverons la conception des plans et devis, nous commencerons les travaux au cours de 2010.

LOCOMOTIVES BIMODES :

# la production est bien entamée

### Une technologie dictée par la réalité montréalaise

Destinées à remplacer l'équipement désuet, les nouvelles locomotives desserviront aussi la nouvelle ligne du Train de l'Est. Une ligne dont le tracé vient rejoindre la ligne Deux-Montagnes pour accéder au centre-ville de Montréal via le tunnel Mont-Royal. Nous avons aussi le projet d'amener à la Gare Centrale les trains de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, ce qui réduirait le temps de parcours de cette ligne d'environ 15 minutes.

Les locomotives en mode diesel ne peuvent pas rouler dans le tunnel Mont-Royal pour accéder à la Gare Centrale, qui est souterraine. Il nous faut donc des locomotives bimodes, à propulsion tantôt électrique, tantôt diesel. Ce choix est aussi dicté par le désir d'uniformiser la flotte et de travailler en amont pour une électrification du réseau.

Étant donné la rareté de cette technologie en Amérique du Nord, et devant le nombre somme toute modeste des véhicules à commander, nous avons cherché à nous associer avec un transporteur ayant les mêmes contraintes d'exploitation : c'est le cas de *New Jersey Transit*, qui exploite un réseau de trains de banlieue qui accède à la métropole de New York par des tunnels. Nous avons donc lancé en 2007 un appel de propositions international commun pour le développement et la production de ces locomotives innovatrices. En août 2008, nous annoncions, en compagnie du MTQ, l'octroi d'un contrat de 236,3 M$ pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes, prévoyant deux options pour l'acquisition de cinq locomotives chacune. Les locomotives sont désormais en production intensive chez Bombardier en Allemagne. La mise en service progressive de ces locomotives débutera en 2012.

Ces nouveaux modèles prendront le relais des locomotives vieillissantes. Ils sont une des clés pour améliorer durablement la fiabilité de notre réseau.

### VERS UNE RÉDUCTION DES GES

***Les locomotives bimodes, qui respectent la norme Tier 3, sont aussi un choix environnemental : leur usage contribue à la réduction des gaz à effet de serre.***

**Réduction immédiate** – Grâce à la propulsion électrique sur environ un quart du trajet du Train de l'Est lors de sa mise en service, trajet qui correspond à la portion entre la Gare Centrale et la future gare de l'Acadie (nom provisoire), nous réduirons notre consommation de carburant.

**Réduction progressive** – Avec l'acquisition de ces locomotives bimodes, nous gardons la porte ouverte à une électrification progressive du réseau, selon les fonds disponibles ; en accédant au centre-ville par le tunnel Mont-Royal, certaines lignes pourront raccourcir leur trajet et rouler partiellement en mode électrique, ce qui aura pour conséquence de réduire leur consommation de carburant.

**Réduction indirecte** – Un réseau de trains de banlieue fiable et performant fera une réelle concurrence à l'automobile.

Du vote de Montréal, les premiers travaux d'infrastructures ferroviaires ont commencé au printemps 2009. L'entente avec CAR nous permet de finaliser l'acquisition des terrains sur le tronçon nord et d'y compléter les plans et devis en vue du lancement des appels d'offres pour la construction des gares et du nouveau tronçon Repentigny–Mascouche. Les travaux dans l'emprise de l'autoroute 640 devraient débuter en 2010. Deux années complètes de construction étant nécessaires pour réaliser le projet, sans compter la période d'essais et de rodage, le Train de l'Est devrait accueillir ses premiers passagers en 2012.

### VERS UNE RÉDUCTION DES GES

**Émission de $CO_2$ –** Le Train de l'Est circulera en mode électrique sur environ un quart de son tracé, entre la Gare Centrale et la future gare de l'Acadie (nom provisoire). Sur le tracé entre Repentigny et Mascouche, suivant les exigences exprimées dans le CAR, les infrastructures ferroviaires seront prêtes à recevoir les systèmes caténaires si la décision est prise d'électrifier l'ensemble du réseau, une fois que nous aurons achevé l'étude menée en partenariat avec Hydro-Québec. Locomotives : Répondant aux normes d'émissions antipolluantes, les nouvelles locomotives bimodes seront alimentées par un carburant diesel à faible teneur en soufre.

**Protection de la faune et de la flore –** Dans un souci de protéger l'environnement animal et végétal, nous souscrivons entièrement à la demande du BAPE d'assurer le reboisement des zones qui seront touchées. Voici la liste des programmes de suivi et de compensation exigés par le MDDEP : Suivi de la qualité de l'eau des puits de captage classés à risque – Élaboration et réalisation d'un programme de compensation pour les pertes de milieux humides – Élaboration d'un plan de gestion des espèces fauniques à statut particulier – Reboisement d'une superficie au moins égale à la superficie déboisée – Limitation des périodes de travaux afin de respecter la faune avienne et aquatique – Respect des principes et techniques prescrits pour les travaux en milieux hydrique et riverain – Déplacement et réaménagement d'un fossé – Programme de suivi sonore en phase de construction et d'exploitation – Mesures d'atténuation visuelle pour les citoyens de Repentigny.

### Étagement de la jonction de l'Est : indispensable pour la mise en service du Train de l'Est

Depuis plusieurs années, nous avons le projet d'ériger la structure ferroviaire de l'Est. Il s'agit de travaux visant à augmenter le nombre de trains passagers sur la ligne Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent. En 2012, le Train de l'Est roulera sur cette subdivision Saint-Laurent avant de rejoindre les voies de la ligne Deux-Montagnes vers le centre-ville. Ce projet s'avère donc incontournable pour absorber des trains qui s'ajoutent à un réseau qui roule déjà à pleine capacité.

En 2009, nous avons entamé la conception du projet. Le croisement entre les deux voies sera étagé : la voie de la subdivision Saint-Laurent sera surélevée et celle de la ligne Deux-Montagnes sera abaissée. Une nouvelle voie de connexion sera également construite pour permettre au Train de l'Est de rejoindre la ligne Deux-Montagnes à partir de la subdivision Saint-Laurent. Des voies de déviation temporaires seront mises en place afin de maintenir le service durant les travaux de construction de l'étagement.

Dans les prochains mois, nous achèverons la conception des plans et devis, nous commencerons les travaux au cours de 2010.

LOCOMOTIVES BIMODES :

# la production est bien entamée

**Une technologie dictée par la réalité montréalaise**

Destinées à remplacer l'équipement désuet, les nouvelles locomotives desserviront aussi la nouvelle ligne du Train de l'Est. Une ligne dont le tracé vient rejoindre la ligne Deux-Montagnes pour accéder au centre-ville de Montréal via le tunnel Mont-Royal. Nous avons aussi le projet d'amener à la Gare Centrale les trains de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, ce qui réduirait le temps de parcours de cette ligne d'environ 15 minutes.

Les locomotives en mode diesel ne peuvent pas rouler dans le tunnel Mont-Royal pour accéder à la Gare Centrale, qui est souterraine. Il nous faut donc des locomotives bimodes, à propulsion tantôt électrique, tantôt diesel. Ce choix est aussi dicté par le désir d'uniformiser la flotte et de travailler en amont pour une électrification du réseau.

Étant donné la rareté de cette technologie en Amérique du Nord, et devant le nombre somme toute modeste des véhicules à commander, nous avons cherché à nous associer avec un transporteur ayant les mêmes contraintes d'exploitation : c'est le cas de *New Jersey Transit*, qui exploite un réseau de trains de banlieue qui accède à la métropole de New York par des tunnels. Nous avons donc lancé en 2007 un appel de propositions international commun pour le développement et la production de ces locomotives innovatrices. En août 2008, nous annoncions, en compagnie du MTQ, l'octroi d'un contrat de 236,3 M$ pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes, prévoyant deux options pour l'acquisition de cinq locomotives chacune. Les locomotives sont désormais en production intensive chez Bombardier en Allemagne. La mise en service progressive de ces locomotives débutera en 2012.

Ces nouveaux modèles prendront le relais des locomotives vieillissantes. Ils sont une des clés pour améliorer durablement la fiabilité de notre réseau.

### VERS UNE RÉDUCTION DES GES

***Les locomotives bimodes, qui respectent la norme Tier 3, sont aussi un choix environnemental : leur usage contribue à la réduction des gaz à effet de serre.***

**Réduction immédiate –** Grâce à la propulsion électrique sur environ un quart du trajet du Train de l'Est lors de sa mise en service, trajet qui correspond à la portion entre la Gare Centrale et la future gare de l'Acadie (nom provisoire), nous réduirons notre consommation de carburant.

**Réduction progressive –** Avec l'acquisition de ces locomotives bimodes, nous gardons la porte ouverte à une électrification progressive du réseau, selon les fonds disponibles ; en accédant au centre-ville par le tunnel Mont-Royal, certaines lignes pourront raccourcir leur trajet et rouler partiellement en mode électrique, ce qui aura pour conséquence de réduire leur consommation de carburant.

**Réduction indirecte –** Un réseau de trains de banlieue fiable et performant fera une réelle concurrence à l'automobile.

*Avec l'arrivée des nouvelles voitures 3000 et locomotives hybrides, notre flotte de matériel roulant passera d'environ 200 à plus de 300 unités d'ici 2015. Nous devons être prêts à accueillir et à entretenir ce nouveau matériel. Nous voulons améliorer le contrôle de la qualité de l'entretien.*

*Centre d'entretien de New Jersey Transit ouvert en novembre 2007.*

## CENTRES D'ENTRETIEN ET SITES DE GARAGE :

# la clé pour un meilleur contrôle de la qualité

Depuis nos débuts, les garages de jour et l'entretien du matériel roulant sont assurés par nos deux exploitants, le CN et le CP, dans leurs installations déjà existantes (la Gare Centrale, et les triages Sortin, Saint-Luc et Taschereau). La majorité de ces installations ont été conçues pour effectuer l'entretien du matériel roulant de fret, lequel a priorité sur notre matériel. Elles n'offrent ni la disponibilité, ni l'équipement moderne ni le personnel spécialisé pour l'entretien maximal de notre équipement.

Avec l'accroissement de notre flotte, nous avons aussi besoin d'emplacements plus grands pour garer nos trains près des gares terminales du centre-ville (Gare Centrale et gare Lucien-L'Allier) entre les heures de pointe. Ces sites ne doivent pas être trop éloignés des gares du centre-ville de façon à ce que les trains soient disponibles pour l'heure de pointe du soir. Cette période de repos pour les trains est depuis toujours mise à profit pour procéder aux inspections et entretiens réguliers ainsi qu'aux réparations.

Actuellement, le CN gare nos trains à la Gare Centrale, qui est à pleine capacité. Elle ne peut donc accueillir le Train de l'Est ou toute augmentation de service. La cour Sortin, située à l'arrondissement Lachine, dispose quant à elle des voies de garage suffisantes. Cependant, une analyse des installations d'autres agences de trains de banlieue en Amérique du Nord, notamment à Toronto, Boston, New Jersey, Los Angeles, San José et New York, a révélé la désuétude des installations montréalaises actuelles, au détriment du maintien du patrimoine des voitures, des locomotives et de tous nos équipements connexes. Par ailleurs, nos deux exploitants ne désirant pas poursuivre à moyen terme le contrat d'entretien, nous y avons vu l'occasion de trouver de nouveaux fournisseurs spécialisés et de mettre en place des installations aux normes de l'industrie. Nous voulons privilégier les solutions techniques les plus performantes en matière énergétique et environnementale et inscrire ce projet dans une démarche de certification reconnue.

Depuis 2005, nous avons analysé nos besoins en matière de programmation d'entretien, tout en cherchant des sites capables de recevoir ces installations. Deux projets se sont ainsi dessinés : nous ouvrirons un centre d'entretien et un site de garage à Lachine (sur une portion du terrain de la cour Sortin) pour le matériel circulant sur les voies du CP, et un autre à Pointe-Saint-Charles pour celui circulant sur les voies du CN. Le projet dans son ensemble est évalué à 355 M$, incluant des contingences de 30 %, l'inflation et les frais financiers. Le projet de Lachine est estimé à 119 M$ et celui de Pointe-Saint-Charles à 236 M$. Ce budget comprend l'acquisition et la préparation des sites, les accès ferroviaires, les garages de jour et la construction des ateliers.

*INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES – Trois de nos lignes se partagent un même tronçon entre la gare Lucien-L'Allier et la gare Montréal-Ouest. Et à l'exception de la ligne Deux-Montagnes, nos trains de banlieue partagent les voies avec les trains de marchandises du CP et du CN. Une panne de train, ou l'attente du passage d'un train de marchandises toujours prioritaire, sont souvent synonymes de retards en cascade. La solution : doubler ou étager les voies dans les zones d'étranglement.*

**Tronçon Gare Lucien-L'Allier/Gare Montréal-Ouest :** Tous les trains de banlieue qui empruntent les rails du CP, soit les lignes Dorion-Rigaud, Blainville–Saint-Jérôme et Delson-Candiac, s'arrêtent à Montréal-Ouest, Vendôme et Lucien-L'Allier. Aux heures de pointe, c'est environ un train toutes les cinq minutes qui s'arrête à ces gares. Ils passent tous par le corridor unique entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier, aussi appelé la subdivision Westmount. Ce corridor comporte trois voies de Lucien-L'Allier à Vendôme et deux voies de Vendôme à Montréal-Ouest. Lorsque le service d'un train est perturbé sur ce tronçon, les trains des autres lignes en sont immanquablement affectés. La solution : le prolongement de la troisième voie, l'installation de longs rails soudés, le remplacement des traverses et du ballast, et l'installation d'un système de signalisation ferroviaire plus moderne. Le protocole d'entente avec le CP a été signé en 2009. Nous avons commencé les travaux de voies et de signalisation.

**Ligne Dorion-Rigaud – Amélioration de la signalisation et des infrastructures entre les gares Montréal-Ouest et Dorion-Rigaud (subdivision Vaudreuil) :** Pour augmenter les services sur la ligne Dorion-Rigaud, il est impératif d'améliorer les infrastructures, partagées avec le trafic de marchandises du CP, pour une plus grande fiabilité et une meilleure souplesse d'opération. Le protocole d'entente a été signé en 2009 avec le CP, qui a depuis entamé les travaux.

**Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Amélioration des infrastructures ferroviaires :** Compte tenu de l'ajout des gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et de La Concorde en 2007, et de celle planifiée à Mirabel, il nous faut améliorer les infrastructures pour assurer au mieux la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Le protocole d'entente avec le CP a été signé. Par ailleurs, le projet de mener la ligne Blainville–Saint-Jérôme à la Gare Centrale plutôt qu'à la gare Lucien-L'Allier réduira le temps de parcours, ce qui rendra le service encore plus populaire. Il faut prévoir dès maintenant une croissance du service.

**Et + :**

**Ligne Deux-Montagnes :** doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro, et aménagement d'un quai à la gare Sunnybrooke.

**Ligne Mont-Saint-Hilaire :** amélioration de la circulation ferroviaire entre la Gare Centrale et Mont-Saint-Hilaire, nouvelle voie d'évitement et signalisation supplémentaire à la gare Mont-Saint-Hilaire.

**Ligne Delson-Candiac :** construction d'un garage et d'une nouvelle voie d'évitement et modifications aux voies existantes.

*GARES – Les 52 gares de notre réseau et les 19 stationnements incitatifs qui y sont rattachés font régulièrement l'objet de rénovation ou d'agrandissement. Plusieurs infrastructures doivent aussi être aménagées de manière permanente.*

**Ligne Mont-Saint-Hilaire :** Maintenant que la ligne est déclarée permanente, nous voulons aménager durablement les gares et en profiter pour agrandir les stationnements quand l'achalandage le dicte et que le contexte le permet. Les gares concernées sont celles de Saint-Bruno, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville et Mont-Saint-Hilaire.

**Et + :**

**Ligne Deux-Montagnes :** réhabilitation de la gare Île-Bigras.

**Ligne Blainville–Saint-Jérôme :** aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité de la gare Vimont.

**Ligne Mont-Saint-Hilaire :** construction de la gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert.

CENTRE D'ENTRETIEN ET SITE DE GARAGE DE LACHINE – Ce projet est prioritaire puisque le contrat d'entretien du CP vient à échéance en juin 2010. Nous travaillons activement à organiser d'ici l'été, sur le terrain situé à la cour Sortin acquis en 2009, un service temporaire d'inspection et d'entretien en attendant la construction du centre d'entretien moderne dont nous avons besoin. Nous avons sollicité le marché, comme le font nos principaux homologues en Amérique du Nord, selon une procédure d'appel de propositions s'adressant à l'expertise internationale. En février 2010, un contrat de trois ans a été octroyé à Bombardier, qui aura l'entière responsabilité du volet d'entretien du matériel roulant des lignes Dorion-Rigaud, Blainville–Saint-Jérôme et Delson-Candiac à partir du 1er juillet 2010. Le nouveau centre d'entretien pourra quant à lui recevoir huit rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame complète, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures, et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comporteront des équipements lourds, comme un pont roulant de 30 tonnes, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés et un lavage pression vapeur.

CENTRE D'ENTRETIEN ET SITE DE GARAGE DE POINTE-SAINT-CHARLES – Situé sur les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, le second projet recevra le matériel roulant des lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire, et celui du Train de l'Est lors de sa mise en service. Bien qu'en phase préliminaire, ce projet a été examiné dans le cadre d'une consultation sur le redéveloppement du site des anciens ateliers du CN dans Pointe-Saint-Charles menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Ce site pourra recevoir une douzaine de rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection conçu pour recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, trois voitures multiniveaux et deux éléments MR-90 (composés d'une voiture motrice et d'une voiture remorque) pour l'entretien majeur, un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roues pour l'ensemble de la flotte.

imaginer

# Planifier

## LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE DEMAIN

*Dans notre rôle de planificateur des transports collectifs, nous devons toujours nous projeter vers l'avenir, anticiper, analyser, innover, pour être prêts à répondre aux besoins en déplacements de demain. C'est pourquoi nous avons quadrillé le territoire métropolitain pour développer des solutions concrètes et novatrices, parfois audacieuses, mais toujours pertinentes.*

À l'ouest, nous proposons une augmentation des services sur la ligne Dorion-Rigaud, tout en desservant l'aéroport de Montréal. Au sud, nous voulons revoir l'accès au centre-ville des autobus en provenance de l'axe Bonaventure. Au nord, nous voulons créer un véritable corridor d'autobus en implantant des voies réservées métropolitaines qui relient Laval et Montréal. À l'est, nous travaillons à l'implantation du Train de l'Est. Un projet qui a reçu l'aval du milieu et des autorités. Un service qui devrait accueillir ces premiers passagers en 2012.

Nous avons aussi sur la table un projet ambitieux : le prolongement de trois des quatre lignes du réseau de métro – au nord, au sud et à l'est –, de quoi changer complètement le paysage du transport collectif de la région métropolitaine. Un projet capable de restructurer le territoire, de renforcer l'économie. Un projet qui rappelle l'importance d'investir maintenant pour dynamiser l'avenir.

Tous ces projets passent par une gestion rigoureuse du portefeuille de projets. Ils doivent aussi se faire en étroite concertation avec les partenaires gouvernementaux, municipaux, économiques et du milieu du transport, en tenant compte de l'intérêt du grand public, et plus particulièrement des clients actuels et futurs des transports collectifs.

De notre côté, nous collaborons régulièrement aux travaux de nos partenaires en transport collectif dans la région de Montréal, notamment pour la planification de mesures d'atténuation, la modélisation des déplacements à l'échelle régionale, la planification et le développement des réseaux, et l'analyse des projets d'envergure régionale.

Les municipalités de la région ont d'ailleurs unanimement reconnu en février 2010 l'importance de notre rôle à l'égard de la planification du transport en commun métropolitain.

# Le maître mot : innover

**LE PROLONGEMENT DU MÉTRO – Un bureau de projet est créé** Élément central du réseau de transport de Montréal, le métro représente par année plus de 75 millions de kilomètres parcourus et 235 millions de passages. Ce succès renforcé par les retombées positives du récent prolongement à Laval démontre la pertinence d'un mode de transport en commun rapide et efficace dans la région métropolitaine. Les besoins en mobilité dans la région allant croissant, le prolongement du métro, malgré des coûts de construction importants, se présente en effet comme une solution efficace et rentable à long terme. Un projet porteur et structurant, aux nombreux bénéfices sociaux, environnementaux et économiques. C'est dans ce contexte qu'en septembre 2009, le premier ministre du Québec a confié au MTQ et à l'AMT la gestion d'un bureau de projet sur les prolongements du réseau du métro. L'expertise acquise lors du prolongement de la ligne orange vers Laval sera ainsi mise à profit. Ce bureau de projet regroupera également des représentants des trois sociétés de transport et de l'ACIT, ce qui favorisera une concertation optimale des principaux partenaires. Doté d'un budget total de 12 M$, ce bureau de projet aura, au cours des trois années de son mandat, à définir les études requises, déterminer les tracés, préciser le nombre et la localisation des stations de métro, définir les besoins en matière de matériel roulant, estimer les coûts d'immobilisations et d'exploitation, et fournir des hypothèses de calendrier de réalisation. Ces études permettront au comité de direction de prendre des décisions éclairées.

**À l'étude :** Ligne 2 orange : prolongement vers Bois-Franc et Montmorency – Ligne 4 jaune : prolongement sur le territoire de Longueuil – Ligne 5 bleue : prolongement vers Pie-IX et Anjou

**DES VOIES RÉSERVÉES SUR LE BOULEVARD PIE-IX – Pour un véritable corridor d'autobus métropolitain** Le boulevard Pie-IX est l'un des axes de transport collectif les plus utilisés de la région métropolitaine. Cette artère dessert entre autres d'importantes institutions génératrices de déplacements, comme l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, des établissements d'enseignement et le Parc olympique. D'où l'importance de rendre rapides, efficaces et sécuritaires les déplacements en transport collectif dans cet axe qui relie Laval et Montréal. L'aménagement de voies réservées permanentes vient répondre à ce critère : un service plus fiable, plus rapide et diminuant le nombre de correspondances. Selon les prévisions préliminaires, ce corridor emprunté par les autobus de la STM, de la STL et du CRT Lanaudière pourrait atteindre à maturité 70 000 passages par jour. Le scénario retenu par le gouvernement du Québec, en accord avec les partenaires impliqués, consiste entre autres à implanter des voies réservées aux autobus sur le boulevard Pie-IX, entre l'autoroute 440 à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal. Le projet comporte notamment une voie réservée par direction au centre de la chaussée et dans le sens de la circulation, une vingtaine de stations à Montréal et des stationnements incitatifs à Laval. Des aménagements et une signalisation adaptée seront installés pour assurer la sécurité des clients du transport en commun et de la route, des piétons et des cyclistes, en particulier aux intersections où seront implantées les stations. Après le processus de consultations et d'autorisations qui doivent être obtenues par le MTQ et ses partenaires, nous prévoyons réaliser en 2010 l'avant-projet définitif et le développement des plans et devis des infrastructures requises pour l'exploitation de ce nouveau concept de service rapide par autobus (SRB). Le projet sera réalisé en fonction des autorisations définitives obtenues.

**ÉLECTRIFIER NOTRE RÉSEAU DE TRAINS – Une volonté aujourd'hui, une réalité demain ?** Le réseau actuel de trains de banlieue consomme annuellement près de 8 000 000 litres de carburant et émet plus de 20 000 tonnes de GES. Il compte cinq lignes, dont seule la ligne Deux-Montagnes est électrifiée – une exception dans le paysage ferroviaire canadien. Nous avons donc déjà recours à la propulsion électrique, mais notre souhait serait d'électrifier l'ensemble du réseau de trains de banlieue, pour réduire les émissions de GES et les coûts de carburant pour réduire aussi les bruits liés aux moteurs diesel. Des projets concrets se dessinent dès à présent. À sa mise en service, le Train de l'Est utilisera des locomotives bimodes pour accéder à la Gare Centrale, un choix dicté par les contraintes d'exploitation dans le tunnel Mont-Royal. Nous envisageons aussi de mener la ligne Blainville–Saint-Jérôme vers la Gare Centrale pour lui faire gagner du temps de parcours. La modernisation de notre flotte ouvre aussi la porte à cette électrification progressive : nous attendons, d'ici 2012, 20 nouvelles locomotives bimodes (électrique et diesel). Un projet qui souscrit aux principes du développement et de la mobilité durables. Toutefois, l'électrification complète implique des investissements majeurs afin de mettre en place le réseau d'alimentation des trains (caténaires, sous-stations) et de modifier les infrastructures existantes pour les rendre compatibles (systèmes de signalisation ferroviaire). C'est pourquoi en 2009, en partenariat avec Hydro-Québec, nous avons commandé une étude pour évaluer les coûts et les bénéfices de cette électrification. Cette étude devra cibler les contraintes et les bénéfices des tronçons les plus prometteurs du réseau de trains. Les conclusions sont attendues en 2010.

**UN CORRIDOR DÉDIÉ AUX AUTOBUS DE LA RIVE-SUD – Pour un accès rapide au centre-ville** Le corridor routier situé entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal – un axe formé des autoroutes 10 et Bonaventure – doit faire l'objet d'un réaménagement complet avec l'abaissement prévu de l'autoroute Bonaventure. La Société du Havre de Montréal (SHM) est responsable du développement de ce tronçon initial, situé à proximité du bassin du canal et de la rue Notre-Dame. Outre l'implantation de développements immobiliers commerciaux et résidentiels, qui viendront revitaliser le secteur, le projet comprend la construction d'un important boulevard urbain avec feux de circulation et la création d'un nouveau corridor d'autobus dans l'axe Bonaventure. Car un élément primordial doit être pris en compte : la fluidité du transport collectif dans cet axe. Chaque jour, 1 300 autobus de 10 organismes de transport y assurent chaque matin le transport de 20 000 personnes, soit un niveau d'achalandage comparable à la ligne jaune du métro de Montréal. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires pour implanter un corridor de transport collectif efficace et sécuritaire vers le centre-ville de Montréal, qui allie les exigences de sécurité et d'exploitation.

**DES SERVICES DE TRAINS ACCRUS – Vers l'ouest de l'île et l'aéroport**
Depuis plusieurs années, la capacité d'accueil des trains de la ligne Dorion-Rigaud est saturée en heure de pointe. Et dans cette région dynamique de l'île de Montréal, qui connaît une croissance démographique importante et une congestion quotidienne de son réseau routier, le creuset de clientèle intéressée à prendre le train vers le centre-ville va toujours croissant. En parallèle, l'aéroport Pierre-Elliot-Trudeau, dont l'accessibilité demeure une condition primordiale à la vitalité du grand Montréal, subit cette même problématique d'accessibilité. Toute amélioration des services se heurte à une contrainte majeure : le partage des infrastructures avec les convois de marchandises, prioritaires. Le service est donc concentré aux heures de pointe, et limité en direction contre-charge. La solution envisagée : créer un corridor de voies ferrées dédié au transport des passagers vers l'ouest de l'île de Montréal, ce qui améliorera considérablement la compétitivité de la ligne Dorion-Rigaud, et qui permettra de mettre en place un service de navette ferroviaire efficace entre l'aérogare et le centre-ville. Un projet dont la Ville de Montréal a fait une priorité dans son plan de transport. Cet ambitieux projet répond donc aux deux problématiques, ce qui permet d'entrevoir une viabilité économique. En 2009, nous avons commandé une étude de pré-faisabilité sur la définition du tracé ferroviaire optimal. En 2010, débutera la deuxième phase, portant sur les paramètres d'exploitation définitifs, les analyses avantages-coûts, les analyses financières finales, les études techniques et la préparation du dossier d'affaires final. La réalisation de ce projet d'envergure s'échelonnera sur plusieurs années.

**LA GARE WINDSOR : UN NOUVEAU PÔLE INTERMODAL AU CENTRE-VILLE – Pour un transfert optimal entre train, autobus et métro**
Nous désirons intégrer sur un site commun, au sud du Centre Bell, une gare ferroviaire terminale pour les services de trains de banlieue et de la navette ferroviaire de l'aéroport, et d'un terminus d'autobus métropolitain, en plus de relier deux stations de métro et le Montréal souterrain, et ce, à même un complexe de bureaux et de commerces développé en partenariat avec le secteur privé. Ce projet suppose le déplacement de l'actuelle gare terminale Lucien-L'Allier et de ses voies d'accès, du nord au sud de la rue Saint-Antoine. Accessible à partir de la rue de la Gauchetière via la gare patrimoniale Windsor, la gare recevrait la clientèle des lignes Dorion-Rigaud et Delson-Candiac. À cela, s'ajouterait la nouvelle clientèle issue du projet de l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'ouest de l'île et de l'aéroport Montréal-Trudeau. Dans la foulée de ces travaux majeurs, nous envisageons de couvrir les quais, suivant le modèle de gares européennes. Côté architecture, les marquises donneront une signature visuelle très personnelle à la gare. Côté services, les clients seront à l'abri des intempéries et des variations de température. Nous implanterons également un système d'information à la clientèle lié aux autres services de transport, en particulier le métro. Le projet comprend aussi la création d'un terminus d'autobus métropolitain complémentaire au terminus Centre-ville. Lieu d'accueil des services d'autobus circulant dans le corridor métropolitain de l'axe Pont-Champlain/Bonaventure, ce terminus est exploité à pleine capacité, et sa configuration architecturale et la saturation des aires disponibles autant pour les véhicules que pour les clientèles ne permettent pas une expansion des services. Se greffant tout naturellement à la nouvelle gare intermodale, le nouveau terminus d'autobus pourrait recevoir non seulement les services en croissance depuis la Rive-Sud de Montréal, mais aussi les nouveaux services développés dans l'axe est-ouest, par la STM et les CIT de la couronne ouest, utilisant tantôt les nouvelles infrastructures du boulevard Notre-Dame, tantôt celles de l'échangeur Turcot reconfiguré. Tout ce secteur est localisé en un point stratégique du centre-ville appelé à connaître un développement urbain soutenu au cours des prochaines années. Il a donc toutes les caractéristiques pour devenir un pôle d'échange majeur du réseau.

*DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS – Desservir des territoires de faible densité démographique, assurer le transport en commun en dehors des heures de pointe, offrir des rabattements efficaces aux gares et aux stations de métro, voici plusieurs des cas où les services d'autobus performants offerts par les organismes de transport sont essentiels dans toute la région métropolitaine de Montréal.*

**Voies réservées et mesures préférentielles** – Pour rendre les services d'autobus efficaces, il faut identifier les corridors en plus forte demande de déplacements, et y implanter des voies réservées et des mesures préférentielles.

**À l'étude en 2009**
**Axes A-10 et A-Bonaventure :** Implantation d'une voie réservée et de stationnements sur la route 132 (secteurs Delson et Saint-Constant).
**Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est De Montréal :** Implantation de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame à Repentigny.
**Autres axes :** Amélioration du transport collectif et du covoiturage sur l'A-15 – Implantation de mesures préférentielles sur l'A-40 (secteurs Vaudreuil/ Saint-Laurent) – Prolongement de la voie réservée sur la route 116.

**Stationnements reliés au réseau d'autobus** – Les 22 stationnements incitatifs reliés à un terminus d'autobus ou au moins à un arrêt d'autobus font régulièrement l'objet d'agrandissements quand la courbe d'achalandage le requiert et que l'espace est disponible pour une expansion.

**À l'étude en 2009**
**Axes A-25 et boulevard Pie-IX :** Aménagement d'un stationnement satellite au stationnement Terrebonne.
**Axes A-20 et route 132 :** Potentiel de développement de stationnements incitatifs dans le corridor de la route 132 à Varennes.

**Axes A-10 et A-Bonaventure :** Agrandissement du stationnement La Prairie.
**Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est De Montréal :** Implantation d'un nouveau stationnement à L'Assomption – Implantation d'un nouveau stationnement sur la Rive-Nord Est (place Repentigny).
**Autres axes :** Agrandissement du stationnement Châteauguay.

*DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE – Étant donné l'intérêt d'une clientèle toujours plus nombreuse pour le train de banlieue, nous analysons la possibilité d'implanter de nouvelles dessertes de trains de banlieue, en collaboration avec nos partenaires. Le projet d'un train express vers l'aéroport et l'ouest de l'île en est un bon exemple. Mais plusieurs autres dessertes sont également envisagées dans les secteurs de Montréal/Chambly-Marieville, Boisbriand, Châteauguay-Beauharnois et La Prairie. Pour le secteur de L'Assomption, nous mènerons prochainement des études d'achalandage et de faisabilité, en lien avec le projet du Train de l'Est.*

**À l'étude en 2009**
**Ligne Deux-Montagnes :** Agrandissement du stationnement de la gare Bois-Franc.
**Ligne Dorion-Rigaud :** Aménagement permanent de la gare Vaudreuil – Nouveau stationnement de la gare Baie-d'Urfé.
**Ligne Blainville–Saint-Jérôme :** Agrandissement des stationnements des gares Blainville, Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse et Rosemère.
**Ligne Delson-Candiac :** Aménagement permanent des gares Saint-Constant et Candiac – Implantation d'un garage à Delson – Implantation de gares à Lachine (sur la rue Victoria) et Kahnawake.

# L'accessibilité

## FACILITER L'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

Voulant améliorer l'accès des personnes vivant en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite à notre réseau de trains de banlieue et à nos équipements métropolitains, nous avons adopté en 2008 une Politique d'accessibilité. Elle s'appuie sur le principe d'accessibilité universelle établi par la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale s'appliquant à l'ensemble des ministères et des organismes gouvernementaux. Cette politique touche à la fourniture des services, au choix des véhicules, à l'aménagement des équipements et à l'information. En transport, les différents acteurs internationaux s'entendent pour classer l'accessibilité selon des niveaux et des degrés. Cette catégorisation, propre au transport, facilite l'évaluation des solutions afin d'atteindre ultimement le concept d'accessibilité universelle lorsque cela est possible. Nous pilotons depuis 2007 un comité de concertation sur le transport des personnes handicapées de Montréal, formé de représentants des usagers présentant différentes limitations en matière de déplacement.

En 2009, nous avons entamé l'élaboration d'un plan d'action qui sera déposé au cours de 2010. Ce plan d'action mettra en lumière les différentes actions réalisées en 2009 et permettra de définir une approche pour les futures actions. Il nous faudra tout d'abord réaliser des études de faisabilité afin de chiffrer les projets et de cerner les diverses contraintes qui y sont liées. Il s'agit d'un travail de longue haleine.

Mais quatre projets sont d'ores et déjà ciblés. Le premier concerne l'installation d'ascenseurs au terminus Centre-ville. À l'été 2009, nous avons rencontré les membres du comité d'accessibilité au métro piloté par le MTQ afin de leur présenter le projet et de recueillir leurs commentaires. Les plans et devis, en cours de production, leur seront aussi présentés. L'installation est prévue pour 2011. Trois gares intermodales du réseau existant, à savoir la Gare Centrale et les gares Vendôme et Lucien-L'Allier, feront également bientôt l'objet d'études de faisabilité concernant l'amélioration de leur accessibilité.

Actuellement, pour les nouveaux projets en développement, nous appliquons des standards d'accessibilité aux personnes vivant en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite. En 2009, nous avons par exemple mené des études pour l'accessibilité de la future ligne du Train de l'Est : chaque gare nouvellement construite sera dotée d'un ascenseur et chaque train sera doté d'une voiture accessible aux fauteuils roulants.

# L'intermodalité

## MAILLON CRUCIAL DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

Pour que les transports collectifs soient compétitifs par rapport au confort d'un trajet porte-à-porte en auto-solo, il faut que les déplacements soient faciles et sécuritaires, et que le temps de parcours soit concurrentiel. Un des moyens pour y arriver est certainement d'organiser un transfert efficace, rapide et convivial entre les différents modes de transport.

C'est ce que propose la Politique sur l'intermodalité aux équipements métropolitains, qui s'inscrit tout naturellement dans notre mission d'accroître l'achalandage des transports collectifs par la promotion de solutions de mobilité durable. Nous y précisons les principes et orientations qui guideront nos décisions au moment de la conception et de l'aménagement des équipements métropolitains. Notre but : faciliter les déplacements des clients des transports collectifs qui utilisent les terminus, les stationnements incitatifs ou les gares de train de banlieue, et qui y accèdent en transport actif ou collectif, ou en automobile. Notre solution : améliorer les liens entre les différents modes de transport, en intégrant cette notion dans la planification des nouveaux projets, mais aussi en réaménageant les lieux déjà en exploitation.

**Planification –** Chaque nouveau projet devra tenir compte de ce concept d'intermodalité. Par exemple, les gares et les terminus seront conçus pour qu'ils soient des lieux de correspondance optimaux, qui assurent un transit harmonieux et rapide des personnes.

**Exploitation –** Nous procéderons à l'analyse de nos équipements métropolitains existants en ayant en tête les besoins des clients et la réduction des émissions de polluants. Nous devrons définir et implanter des concepts innovants pour faciliter l'utilisation combinée des transports individuels, actifs et collectifs.

La recommandation d'adopter le projet de Politique sur l'intermodalité aux équipements métropolitains sera faite au conseil d'administration en 2010. Par la suite en découlera un plan d'action détaillé des mesures à prendre pour assurer le confort et faciliter les déplacements des clients tout au long de leur parcours.

# Les STI

## UNE CONCERTATION RÉGIONALE

Depuis 2008, le comité régional de concertation des systèmes de transport intelligent (STI) se réunit régulièrement pour développer une vision globale en matière de besoins et de solutions STI dans la région métropolitaine de Montréal. Placé sous notre direction, ce comité est composé de neuf membres issus de différentes instances : le MTQ, Transport Canada, la Ville de Montréal, la STM, la STL, le RTL, le CIT Laurentides et le CIT de la Vallée du Richelieu.

Le comité STI favorise les échanges constructifs sur des projets d'intérêt commun. Ainsi, en novembre 2009, il s'est réuni pour étudier la possibilité de mettre en place une norme de transmission de données commune dans toute la région métropolitaine. Une présentation de cette norme par l'APTA a permis d'identifier les bénéfices de la mise en place d'une telle norme pour la région, qui permettra d'échanger de l'information en temps réel entre les systèmes.

Le comité doit établir les paramètres fonctionnels des projets afin de s'assurer de l'opérativité et de l'intégrabilité des systèmes entre eux. Il doit aussi définir les projets et actions prioritaires dans la région, dans le but d'améliorer les services offerts aux clients des transports collectifs.

# La gestion du portefeuille de projets

## POUR UNE MISE EN PRIORITÉ EFFICACE

Pour répondre à notre mandat de planificateur des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, nous produisons chaque année notre Programme triennal d'immobilisations (PTI), pour lequel nous consultons les partenaires externes concernés. Ce document représente notre portefeuille d'études et de projets actuels et prévus, pour lesquels il nous faut définir la nature, le budget et le mode de financement. Le gouvernement s'est doté d'une Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique et notre démarche s'inscrit dans l'esprit des grands principes et des bonnes pratiques de gestion des grands projets.

En novembre 2009, nous avons proposé à notre conseil d'administration une nouvelle méthodologie de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements. Nos cadres d'analyse sont les priorités du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, nos propres orientations stratégiques, ainsi que nos politiques d'intermodalité et d'accessibilité. S'inspirant du standard de gestion de portefeuille de projets *The Standard for Portfolio Management – Second Edition, 2008* du *Project Management Institute*, cette méthodologie repose sur les principes d'objectivité et de transparence. Le processus de sélection des projets inscrits au portefeuille se fera en continu tout au long de l'année. Globalement, cette méthodologie dynamique est un outil d'aide à la décision nous permettant d'optimiser le choix de nos investissements.

Pour effectuer le suivi du portefeuille de projets, nous nous sommes dotés en 2009 d'un logiciel qui permet à la fois d'effectuer le suivi de chacun des projets et de soutenir le processus de gestion du portefeuille de projets. L'implantation du nouveau système se poursuivra tout au long de 2010.

Par ailleurs, nous avons participé aux activités de la Chaire de gestion de projet de l'ESG-UQÀM. Cette communauté de pratique entre chercheurs et entreprises ou organismes permet de partager les meilleures pratiques du domaine de la gestion de projet. En 2008 et 2009, nous avons donc pris part activement à divers ateliers, discussions et présentations ayant pour sujet la gestion de portefeuille de projets, ce qui a permis de renforcer les orientations prises à ce sujet.

Voie 4
Voie 3

# L'engagement client

## LE MOT D'ORDRE : COMMUNIQUER

Pour répondre à une demande légitime de nos clients d'être tenus mieux informés en tout temps de l'état du service, nous avons pris plusieurs mesures concrètes en 2009. Sur les quais : tous les haut-parleurs installés aux gares ont été révisés afin d'assurer une meilleure qualité de diffusion des messages, et des équipes sont déployées dans les principales gares pour informer la clientèle en cas de perturbation générale. Par ailleurs, nous avons pris en charge la diffusion vocale à la gare Lucien-L'Allier, ce qui nous permet d'effectuer un meilleur contrôle de la qualité des informations données à nos clients. À bord des trains : la plupart des systèmes d'annonces aux voyageurs ont fait l'objet d'une réparation afin que les messages effectués par l'opérateur du train soient diffusés clairement.

Nous avons fait plus. Les clients ont maintenant le choix pour se tenir informés : Internet, SMS, courriel, téléphone et page AMT. Nous sommes aussi allés à leur rencontre lors de consultations publiques, pour connaître leurs préoccupations, pour les informer aussi des nouveaux projets.

2009 marque ainsi véritablement un virage client, qui, au-delà des mots, se décline en réalisations concrètes. Cette démarche se poursuivra en 2010, avec l'installation d'afficheurs numériques, qui permettront de connaître en temps réel l'heure du passage des trains dans les gares principales.

SERVICE AUX CLIENTS

# Une chaîne de communication modernisée

*Nous multiplions les moyens de communication destinés à nos clients pour qu'ils puissent à tout moment trouver l'information dont ils ont besoin pour organiser au mieux leurs déplacements.*

**PAR INTERNET** – En septembre 2009, nous avons lancé un tout nouveau site, entièrement remanié. Axé client, plus fonctionnel et plus convivial, ce site a une entrée privilégiée sur les services, à travers l'Espace client, et sa section consacrée au Service à la clientèle. Le site offre aussi l'Info-Train, qui donne l'état du service dans le cas de retards de plus de 10 minutes. L'Espace corporatif présente nos mandats, nos projets, nos perspectives de carrière ou d'affaires.

**PAR SMS OU PAR COURRIEL** – Mis au point en 2009 et lancé en janvier 2010, ce service diffuse une alerte de retard ou de perturbation de service, en temps réel, sur les téléphones cellulaires ou aux adresses courriel des abonnés. Le service Alerte-train est gratuit et les abonnés peuvent modifier leur profil en tout temps.

**PAR TÉLÉPHONE** – Nos agents du Service à la clientèle répondent aux appels du lundi au vendredi, de 6 h à 20 h 30, et les samedis, dimanches et jours fériés, de 9 h à 12 h et de 13 h à 17 h. En 2009, ils ont répondu à plus de 73 000 appels. Notre service téléphonique automatisé AlloTRAM (514 287-TRAM) permet aussi à notre clientèle d'obtenir des informations sur l'horaire des trains de banlieue, de l'express métropolitain et de plusieurs lignes d'autobus en provenance de différents OIT de la région, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

**PAR ÉCRIT** – Depuis septembre 2009, la page AMT paraît chaque semaine dans le quotidien *24 heures*. C'est un rendez-vous hebdomadaire avec nos clients du transport collectif, pour les informer de l'actualité AMT.

# Le volet techno

*Pour améliorer les déplacements de nos clients, nous avons décidé de mettre en place des systèmes de transport intelligent (STI). Ces systèmes permettent de sécuriser les réseaux, de les rendre plus efficaces et d'améliorer le service à la clientèle. Ils permettent également de diminuer les temps de déplacement et d'optimiser les trajets pour les exploitants, ce qui contribue à la réduction de la congestion routière et des émissions de polluants.*

Notre initiative s'inscrit dans une démarche novatrice, axée sur le service à la clientèle, qui se traduit par le déploiement et le développement de systèmes évolutifs. Pour mener à bien notre mission, nous avons adopté un plan stratégique métropolitain des STI. Parmi ces nombreux projets, nous avons mis l'accent sur la nécessité d'accroître l'information diffusée à la clientèle. Les premières réalisations concrètes se matérialisent, en particulier avec la solution SMS et courriel. L'utilisation des nouvelles technologies de l'information assure une réaction et une transmission rapide et efficace, au moment et à l'endroit où le client le désire. C'est une avancée importante dans le domaine de la communication aux clients.

**GPS –** En 2009, nous avons déployé des récepteurs GPS et de modems cellulaires sur l'ensemble des locomotives de notre flotte, ce qui nous permet de connaître avec précision la localisation des trains avec une fréquence de transmission de 15 secondes. C'est un atout majeur tant pour l'exploitation du service que pour l'information aux clients.

**SMS ET COURRIELS –** Ce projet consistait à implanter un système permettant aux clients qui en font la demande d'obtenir des informations sur l'état du service en cours de route sur leur appareil de communication portable (téléphone cellulaire, téléphone intelligent, assistant numérique personnel, etc.), et ce, en tout temps. Un moyen pour les clients d'obtenir, lors de leurs déplacements, l'heure précise de passage du prochain train en fonction de l'horaire planifié, les perturbations, la localisation des trains, ainsi que des informations sur la promotion du transport en commun. Ce projet permet d'être en contact avec le client tout au long de son déplacement, mais aussi en amont. Ainsi, ce dernier est bien outillé pour réagir rapidement aux perturbations et ajuster son déplacement. Le système a été installé et rodé en 2009, et le lancement du service s'est fait dès le début de janvier 2010. Désormais, en s'inscrivant sur notre site Internet, la clientèle du réseau de trains de banlieue peut être informée directement sur son appareil de communication portable en cas de perturbation sur le réseau. L'intérêt de la clientèle a été immédiat : après une semaine d'activité, nous comptions déjà plus de 3 500 abonnés ; maintenant, c'est plus de 6 500 clients qui sont abonnés.

**AFFICHEURS DYNAMIQUES –** Les afficheurs dynamiques, sur les quais des gares de trains, permettent de diffuser de l'information sur les opérations ainsi que toutes annonces pertinentes aux voyageurs, et ce, en tout temps. Ces afficheurs servent à renforcer le système de diffusion d'information. Ils diffusent pour l'instant de l'information sur l'horaire planifié, mais permettront bientôt de fournir des informations, en temps réel, relatives aux perturbations affectant le réseau de trains de banlieue (retard, pannes, travaux, modifications apportées au service). Un bon nombre de gares en sera équipé en 2010.

**SAEIV –** Pour améliorer la qualité de nos services offerts à la clientèle et gérer efficacement le réseau de transports collectifs, nous nous sommes dotés d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) pour les trains de banlieue. Couplé à des sous-systèmes comme des modules de collecte d'information et de diffusion d'information, le SAEIV permettra de rassembler des informations concernant la performance et d'aviser l'exploitant ainsi que la clientèle du positionnement des trains. Complété par le déploiement d'un système GPS sur les locomotives et d'un calculateur d'adhérence à l'horaire, le SAEIV permettra de détecter les perturbations de service en temps réel. Les systèmes de diffusion d'information feront ensuite le relais avec les voyageurs.

# La sécurité, un enjeu au quotidien

*En 2009, nous avons remporté le Prix de la sûreté du transport terrestre et intermodal remis par Transports Canada pour notre approche et notre vision en matière de Sûreté. Par ce prix, le ministère souligne que nous avons établi une stratégie claire afin d'améliorer la sûreté de nos installations et que nous avons démontré l'utilisation d'une approche systématique dans l'élaboration de nos projets. Voici quelques-unes de nos réalisations dans ce domaine.*

**TÉLÉPHONES D'URGENCE** – Depuis l'été 2009, nous avons commencé à installer des téléphones d'urgence dans plusieurs de nos équipements. Les premières gares équipées sont Bois-de-Boulogne, de la Concorde, Dorval, Lachine, LaSalle, Montréal-Ouest, Parc et Vendôme.

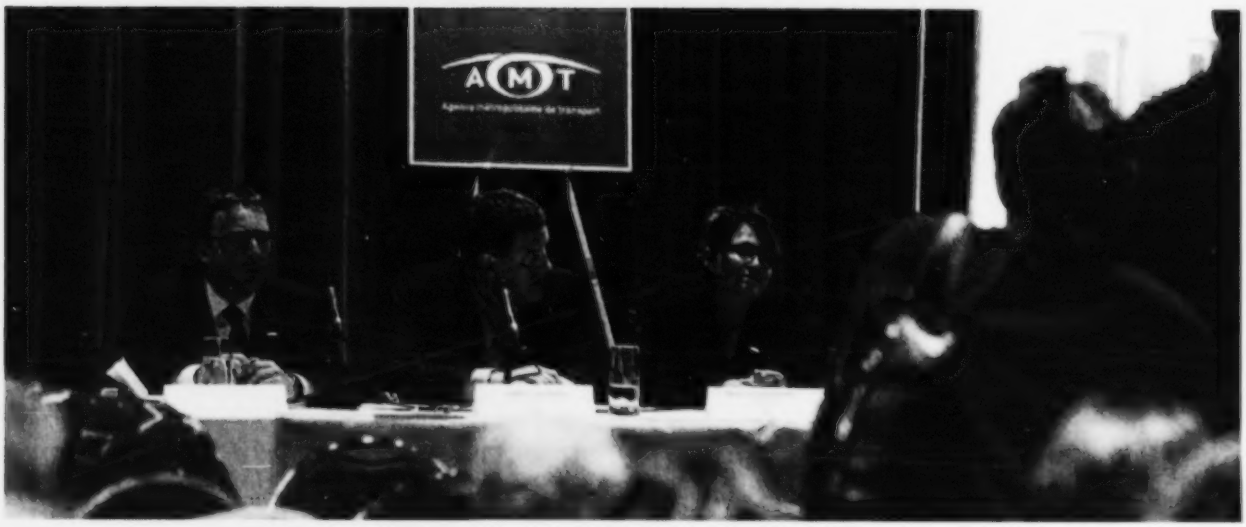
**RESPECT DES VOIES RÉSERVÉES** – En 2009, nous avons mené, au printemps et à l'automne, deux campagnes de sensibilisation à l'échelle métropolitaine. Cette année encore, nous nous sommes associés au Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), à la STM, au Service de police de la Ville de Longueuil (SPVL), au RTL, à la police de Laval, à la STL ainsi qu'à l'ACIT. Facilement identifiables par une macle (losange allongé), ces voies sont réservées aux autobus, aux taxis et, dans certains cas, aux covoitureurs. Les panneaux de signalisation indiquent clairement pour qui la voie est réservée, ainsi que les jours et les heures où celle-ci est en service. Ces corridors dédiés au transport collectif, qui forment un réseau de 85,2 km dans la région métropolitaine, améliorent grandement la rapidité du service. Plus de 200 lignes d'autobus y transportent quotidiennement près de 102 000 usagers, soit plus de 23,1 millions annuellement. Cette rapidité du service incite les automobilistes à délaisser leur voiture pour les transports collectifs, ce qui vient réduire considérablement le nombre de voitures sur les routes. Mais pour être efficaces et fluides, les voies réservées doivent être libres de toute entrave. C'est pourquoi la collaboration des automobilistes est essentielle. La campagne médiatique est renforcée par l'implication des différents corps policiers. Grâce à leur travail sur le terrain, ils remplissent un important rôle de sensibilisation et d'éducation.

**DÉFIBRILLATEURS CARDIAQUES** – Avec l'arrivée progressive des voitures multiniveaux, nous avons commencé le déploiement de défibrillateurs cardiaques automatiques externes à bord de nos trains. Afin d'assurer un milieu de travail sécuritaire à nos employés, nous en avons aussi installé à chacun des étages de notre siège social.

**ÉDICULE SECONDAIRE CARTIER** – Depuis mai 2009, les piétons peuvent emprunter l'édicule et son passage piétonnier qui relie l'actuel parc des Libellules, situé à l'est du boulevard des Laurentides, au terminus Cartier et à la station de métro du même nom, à Laval. Sa construction s'imposait étant donné les nombreux mouvements véhiculaires et piétonniers se rabattant au site, freinés par la barrière physique que constitue le boulevard des Laurentides. Avec ce nouvel édicule secondaire, et son tunnel souterrain vers la station Cartier, les piétons et les clients qui se font déposer en voiture à proximité de la station Cartier peuvent traverser le boulevard des Laurentides et rejoindre leur station de métro en toute sécurité, à l'abri de la circulation routière très dense dans ce secteur.

**GARE VAUDREUIL** – Depuis octobre 2009, le passage à niveau situé sur le chemin de la Gare, sécurisé par des barrières et des feux clignotants, est le seul accès permettant de traverser la voie ferrée à la gare Vaudreuil.

**GESTION DES ACCÈS** – Nous avons implanté en 2009 un système centralisé de gestion des accès dans l'ensemble de nos installations.




*De gauche à droite, les représentants lors de l'une de nos consultations publiques : Michel Veilleux, vice-président Développement et innovations, Joël Gauthier, président-directeur général, et Nancy Parchemin, vice-présidente Exploitation.*

# À l'écoute de nos clients

À l'hiver 2009, nous avions pris l'engagement d'aller régulièrement à la rencontre de nos clients des trains de banlieue. Dès le printemps, nous avons rencontré lors de deux séances les clients des lignes Deux-Montagnes et Dorion–Rigaud. Puis à l'automne, cinq rencontres d'information et de consultations ont été tenues pour les cinq lignes qui composent notre réseau.

Cette démarche se révèle un succès : elle nous permet d'exposer les mesures déployées pour améliorer le service emprunté par nos clients, et ceux-ci nous font part de leurs préoccupations concernant le service des trains de banlieue. Il se crée un dialogue positif, qui débouche sur une meilleure compréhension des enjeux auxquels fait face l'expansion rapide de notre réseau, et sur une meilleure acceptation d'un service que nous travaillons à améliorer, au quotidien et à long terme.

En mai dernier, nous avons ainsi tenu cinq séances d'information publiques sur les sept nouvelles gares du Train de l'Est qui seront implantées sur le territoire montréalais. Ces rencontres ont eu lieu dans les arrondissements où seront situées ces gares ainsi que dans les arrondissements limitrophes : Ahuntsic-Cartierville (deux gares), Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Montréal-Nord (une gare), Saint-Léonard (une gare) et Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles (trois gares). Nous avons pu ainsi diffuser le plus largement possible l'information relative au projet, susciter des échanges avec la population, et recueillir et synthétiser les valeurs, les préoccupations, les commentaires et les avis des citoyens de façon à en tenir compte dans l'élaboration de ces projets de gares.

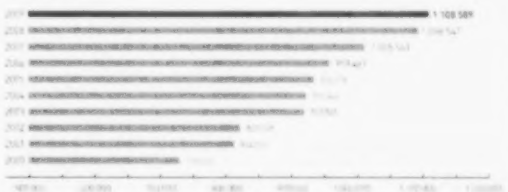
# Diversifier l'offre, simplifier les démarches

### LES TITRES TRAM

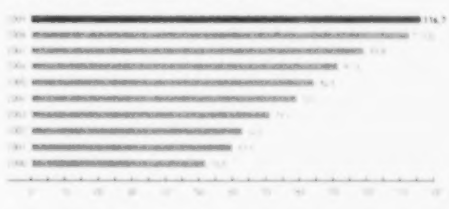
Le système tarifaire métropolitain régit la tarification interréseaux des services de transport collectif de la grande région de Montréal par métro, train et autobus. Le titre mensuel TRAM, qui permet de circuler sur tous les réseaux, offre aussi aux clients des rabais avantageux de 15 % à 25 % pour l'achat de plusieurs titres. Nous coordonnons d'importants efforts pour uniformiser et simplifier les structures tarifaires en vigueur dans la région, que ce soit dans les zones tarifaires locales ou métropolitaines.

**Une croissance soutenue** : En 2009, 1 108 589 titres mensuels TRAM ont été vendus, générant des recettes de 116,7 M$ partagées avec les organismes de transport, en fonction de l'utilisation proportionnelle de chaque réseau par les clients. Ceci représente une hausse des recettes de ventes de 0,9 % par rapport à 2008.

TRAM VENDUES



RECETTES MÉTROPOLITAINES - TRAM (en millions de $)



**ARRIMAGE TRAM ET CARTE OPUS COMPLET ET OPÉRATIONNEL** – Tous les organismes de transport de la région métropolitaine ayant maintenant achevé le déploiement de la carte OPUS dans leur propre réseau, les anciennes cartes mensuelles TRAM à bande magnétique sortent de la circulation. Depuis le 1er avril 2010, tous les titres de transport mensuels TRAM sont disponibles uniquement sur la carte OPUS.

**BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES** – Notre réseau compte 11 billetteries métropolitaines, dont plusieurs couvrent une plage horaire de 12 heures et plus par jour, sept jours sur sept. Outre l'émission des cartes OPUS et la vente de titres de transport métropolitains et de titres locaux de nos partenaires, la majorité de nos points de service délivrent maintenant les cartes OPUS avec photo pour les étudiants et les aînés, un atout important pour nos clients. En plus d'offrir un service après vente, nos préposés répondent quotidiennement aux demandes de la clientèle sur l'horaire des transporteurs, la fréquence de passage des trains et autobus, les trajets et les correspondances s'il y a lieu. Des distributrices automatiques de titres (DAT) ont aussi été installées à proximité de la majorité de nos billetteries et dans toutes nos gares : la plupart de ces DAT délivrent des cartes à puces SOLO, chargées de billets unitaires ou de carnets de billets ; certaines délivrent aussi des cartes OPUS, qui peuvent être rechargées selon les besoins.

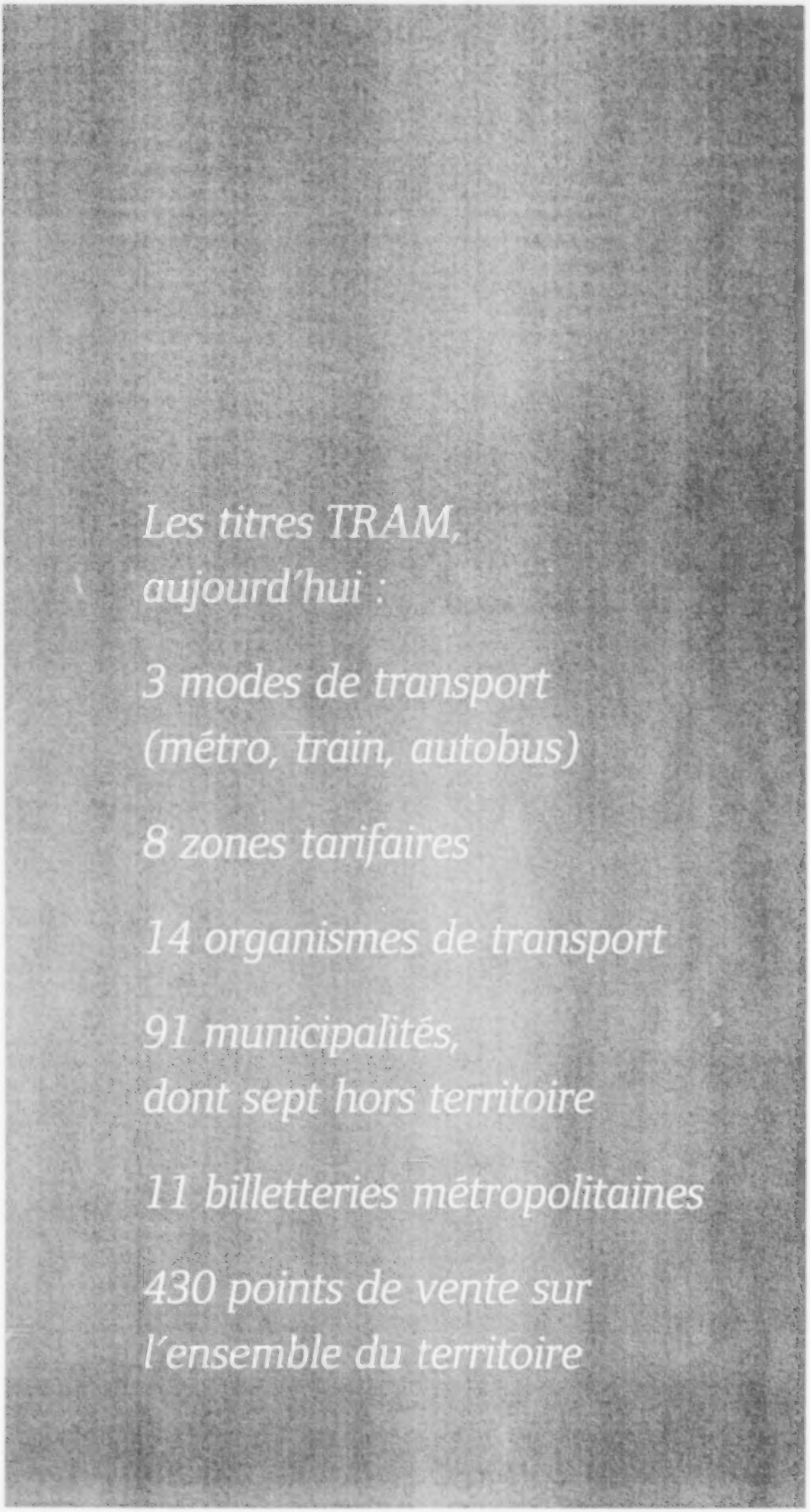
### LA FIDÉLISATION

**Opus à domicile** : C'est un abonnement annuel aux titres de transport de l'AMT, de la STL ou du CIT Sorel-Varennes qui offre le 12e mois gratuit. Une carte OPUS enregistrée est envoyée directement au domicile de l'abonné et se recharge automatiquement pendant la durée de l'abonnement.

**Accès annuel Allégo** : C'est un abonnement annuel aux titres de transport de l'AMT, de la STM, de la STL, du RTL ou des CIT qui offre l'équivalent d'un 12e titre de transport mensuel gratuit. Une carte OPUS enregistrée est envoyée directement au lieu de travail de l'abonné et se recharge automatiquement pendant la durée de l'abonnement.

**Duo auto + OPUS** : Se jumelant à l'abonnement annuel OPUS à domicile, ce programme permet aux membres du service de voiture en libre-service Communauto d'obtenir au choix, un abonnement annuel gratuit à Communauto (annulation du droit d'adhésion) ou le 12e titre de transport mensuel gratuit.

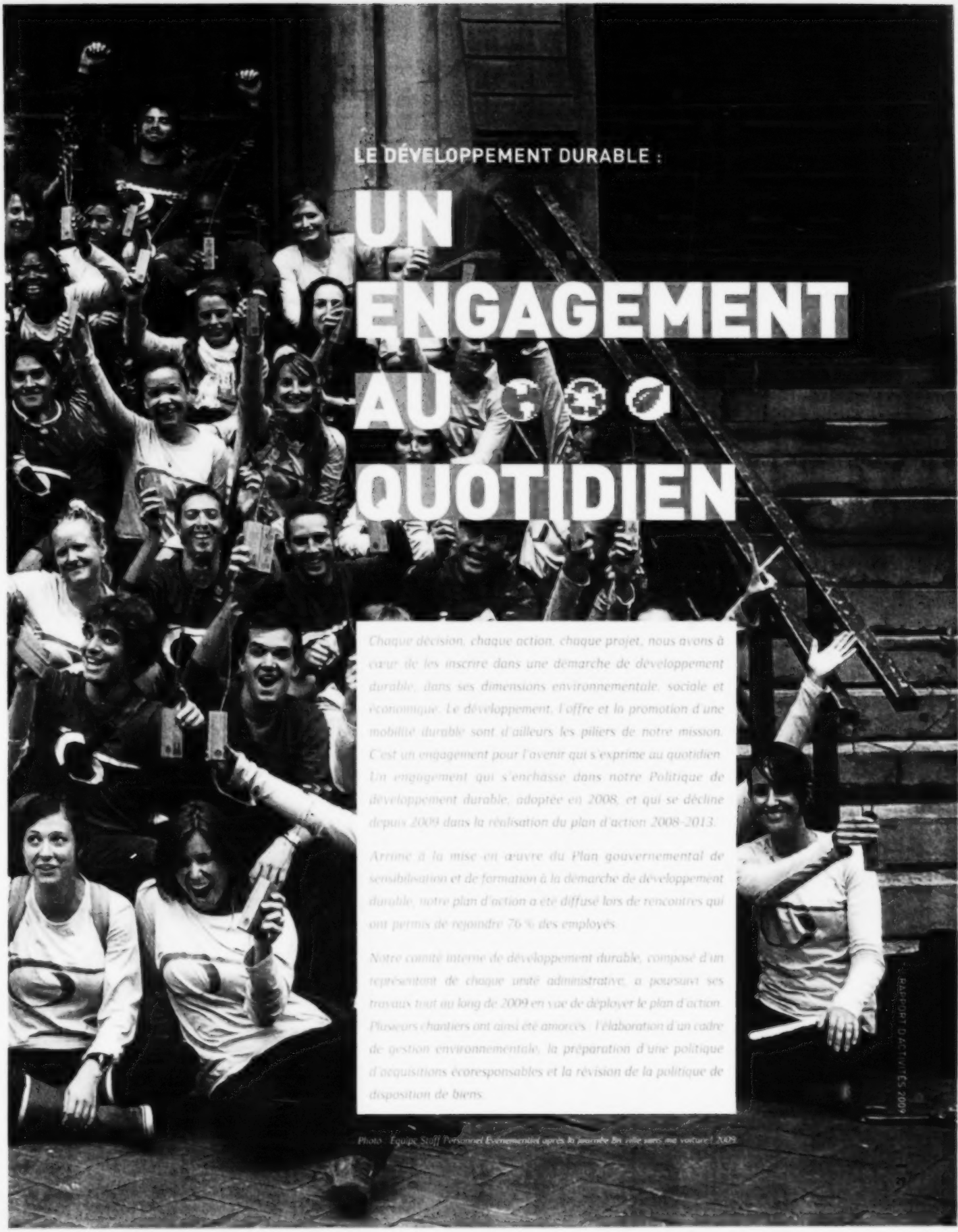
**Faites de l'air !** : Géré par l'Association québécoise de la lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), ce programme permet aux propriétaires qui mettent leur véhicule âgé à la ferraille de recevoir gratuitement 15 titres de transport mensuels consécutifs de l'AMT, de la STM, de la STL, du RTL ou des CIT.




**Le train de banlieue gratuit pour les moins de 12 ans :** Depuis l'été 2009, les enfants de moins de 12 ans voyagent gratuitement à bord de nos trains de banlieue. Ils doivent cependant être accompagnés d'un adulte muni d'un titre de transport valide. Nous souhaitons que cette nouvelle mesure tarifaire favorise l'adoption de modes de transport durable.

**Le train en hors pointe :** Nos clients sont souvent des habitués, qui prennent matin et soir le train pour leurs déplacements entre la maison et leur lieu de travail ou d'études. Mais quand survient un imprévu, un enfant malade, des heures supplémentaires, une sortie entre amis, ils aiment avoir accès à un service en dehors des heures de pointe. Ce service, nous l'avons bonifié sur certaines lignes en janvier 2009.

**Les escapades en train :** 2009 marque la 9e saison des Escapades en train, qui propose une programmation ludique alliant découvertes touristiques et mise en valeur du train de banlieue comme moyen de transport alternatif pour les déplacements d'agrément. Cette programmation se fait en étroite collaboration avec les partenaires régionaux du domaine touristique. En 2009, les 17 escapades « Grand public », dont 6 nouveautés, ont attiré plus de 5 200 voyageurs. Les escapades « Jeunesse », qui ont accueilli plus de 3 500 enfants, ont fait un bond de 33 % par rapport à 2008.



LE DÉVELOPPEMENT DURABLE :

# UN ENGAGEMENT AU QUOTIDIEN

*Chaque décision, chaque action, chaque projet, nous avons à cœur de les inscrire dans une démarche de développement durable, dans ses dimensions environnementale, sociale et économique. Le développement, l'offre et la promotion d'une mobilité durable sont d'ailleurs les piliers de notre mission. C'est un engagement pour l'avenir qui s'exprime au quotidien. Un engagement qui s'enchâsse dans notre Politique de développement durable, adoptée en 2008, et qui se décline depuis 2009 dans la réalisation du plan d'action 2008-2013.*

*Arrimé à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable, notre plan d'action a été diffusé lors de rencontres qui ont permis de rejoindre 76 % des employés.*

*Notre comité interne de développement durable, composé d'un représentant de chaque unité administrative, a poursuivi ses travaux tout au long de 2009 en vue de déployer le plan d'action. Plusieurs chantiers ont ainsi été amorcés. L'élaboration d'un cadre de gestion environnementale, la préparation d'une politique d'acquisitions écoresponsables et la révision de la politique de disposition de biens.*

*Photo : Équipe Staff Personnel Événementiel après la journée En ville sans ma voiture! 2009.*

# UNE 9e ÉDITION RÉUSSIE MALGRÉ LA PLUIE

*Depuis sa création, l'événement s'était toujours tenu sous un soleil radieux. 2009 a fait exception : un temps maussade était au rendez-vous, mais n'a pas réussi à relâcher l'intérêt du public, qui s'est déplacé presque en aussi grand nombre qu'en 2008, où l'achalandage frôlait les 50 000 personnes. Au-delà du succès d'achalandage, cet événement rassembleur et festif suscite une réflexion – voire même une remise en question – de nombre d'automobilistes : il met en relief les avantages d'utiliser les transports actifs et collectifs pour l'environnement, la santé et l'économie.*

### Une formule réinventée

Nous avons recréé une ville sans voitures à l'intérieur du centre-ville, en la ponctuant de nombreux points d'activités. Le résultat : une ville entièrement axée vers les transports actifs et collectifs. Une ville sans voitures délimitée par les rues McGill College et Saint-Urbain, et les boulevards René-Lévesque et de Maisonneuve, soit le plus grand périmètre sans circulation automobile dans un centre-ville parmi plus de 1 300 villes qui tiennent des journées similaires dans le monde entier.

### Un soutien du monde des affaires

Cinq personnalités influentes du milieu des affaires de Montréal (la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la Banque Nationale, les entreprises Eaux Naya et CGI, et l'Université de Montréal) ont soutenu l'événement. Sous forme de courtes chroniques, leurs messages inspirants, tirés d'expériences personnelles, ont été publiés dans le journal *24 heures*. De plus, réunies par les Centres de gestion des déplacements (CGD) autour d'un petit-déjeuner des entreprises leaders en transport durable, plus de 150 personnes représentant une cinquantaine d'organisations ont fait valoir leur engagement envers la promotion du transport durable.

### RÉSULTATS

**Relations publiques –** Grâce à plusieurs opérations de presse bien ciblées, l'événement a connu une couverture de presse positive et très étendue, qui a placé l'enjeu des transports collectifs au centre de l'attention médiatique durant le mois de septembre. Au total : plus de 130 mentions variées dans un large éventail de médias.

**Site Internet –** Les 21 et 22 septembre, la fréquentation de notre site Internet a atteint un sommet d'environ 15 000 visiteurs uniques, soit une hausse de 222 % par rapport à la moyenne quotidienne en 2009. Signe que l'événement sert de catalyseur et de promoteur des services de transport collectif offerts aux citoyens.

**Qualité de l'air –** Les mesures prises par le Réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville de Montréal ont révélé une réduction moyenne d'environ 60 % du monoxyde d'azote ainsi que du monoxyde de carbone par rapport à celle mesurée à l'extérieur du périmètre, démontrant clairement que le transport est une source majeure de pollution au centre-ville.

*Bac de récupération « Bibo » à deux compartiments en polyéthylène haute densité, double paroi, très résistant, équipé de trous de drainage et de couvercles, et conçu pour une installation murale dans un lieu restreint.*

# ENSEMBLE, RECYCLONS !

Dans le but d'améliorer nos activités de récupération, de réemploi et de recyclage des matières résiduelles, nous avons décidé de remplacer par des bacs de récupération multimatière l'ensemble des poubelles se trouvant dans les sites que nous exploitons, c'est-à-dire les terminus, les gares de trains de banlieue et les stationnements incitatifs.

Après avoir procédé en 2008 à l'analyse de la composition en poids et en volume de matières résiduelles générées dans cinq terminus et dans dix gares, nous avons en 2009, avec le soutien de la Table pour la récupération hors foyer, implanté 390 bacs, soit 266 dans les gares et 124 dans les équipements métropolitains. En parallèle, nous avons mené une campagne d'information auprès de notre clientèle afin de la sensibiliser sur l'importance d'adopter de bonnes habitudes en matière de gestion des matières résiduelles.

Une étude menée en juin 2009 a révélé qu'en moyenne de volume, la moitié des matières résiduelles générées était composée de matières recyclables. Cette bonne performance s'accompagne d'un faible taux de contamination des matières récupérées et de taux intéressants de récupération des fibres (+132 %) et des contenants (+33 %). En effet, la comparaison de la composition des matières résiduelles échantillonnées au moment des deux études de caractérisation, avant et après l'installation des bacs, indique que les utilisateurs semblent plus disposés à se défaire de leurs matières recyclables, en particulier les fibres, lorsqu'ils ont la possibilité de les mettre à la récupération.

Aujourd'hui, nous avons installé en tout 568 bacs de récupération multimatière dans nos différents sites, ce qui a permis d'éliminer 85 % des anciennes poubelles. C'est désormais plus de 160 000 de nos clients qui ont la possibilité de contribuer aux efforts collectifs de récupération au quotidien. Un effort qui s'inscrit tout naturellement dans notre engagement vis-à-vis du développement durable et de la consommation responsable.

**Dons et commandites :** Par souci d'équité et de rigueur, nous nous sommes dotés en novembre 2009 d'une politique dont l'objectif est d'encadrer la gestion et l'évaluation des nombreuses demandes de soutien à des causes sociales et environnementales que nous recevons chaque année. Accessible sur notre site Internet, sous la rubrique Accès à l'information, cette politique définit les principes et les critères qui doivent être respectés au cours du processus de demande, d'évaluation et d'octroi de dons et de commandites. Nous appuyons prioritairement les initiatives qui corroborent notre mission. Exemples de notre soutien en 2009 : 15e colloque annuel de l'Association des CIT / Colloque annuel et Semaine nationale des transports de l'Association québécoise du transport et des routes / Congrès annuel du *Canadian Institute of transportation Engineers* / Campagne Défi climat du Conseil régional de l'environnement de Montréal / Cocktail Transport d'Équiterre / Trousses pédagogiques mobilité durable de la Fondation québécoise en environnement / Colloque ferroviaire du Groupe TRAQ / Déjeuner des entreprises leaders en transport durable des CGD / Journée de l'air pur de Transport 2000 / *Mon école à pied, à vélo !* de Vélo Québec.

**Allégo :** Depuis 2000, nous pilotons le projet allégo. La reconnaissance de cette démarche, exprimée dans la Politique québécoise du transport collectif, a amené le gouvernement du Québec à adopter le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile, qui vise à soutenir toute forme d'initiative qui s'inscrit dans la lignée de cette démarche. Dans ce cadre, nous produisons, développons et faisons la promotion d'un ensemble d'outils allégo visant à faciliter l'instauration, par les employeurs et les CGD, de mesures dont l'objectif est d'encourager l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile en solo. En contrepartie, le MTQ s'engage à fournir une aide financière pour le développement de ces outils allégo, des outils gratuits et facilement accessibles.

**Mercredis de l'AMT :** Au rythme d'une dizaine de rencontres par année, ce cycle de conférences offre une tribune de réflexions sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés au transport des personnes. Parmi les sujets abordés : le développement du réseau de trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal, la vision 2050 de l'*American Public Transportation Association (APTA)*, l'avenir des transports urbains, le transport actif contre l'obésité, les cartes à puce, les STI, etc.

**Récupération de vêtements :** En 2003, nous avons commencé à installer des boîtes de récupération de vêtements et de petits articles domestiques dans nos terminus et stationnements incitatifs, en partenariat avec la Fondation québécoise de la déficience intellectuelle (FQDI). En 2009, le nombre de boîtes est passé de 18 à 21, soit une hausse de près de 17 %. En tout, 13 de nos équipements sont désormais équipés. L'implication de notre clientèle a permis de générer en 2009 un montant de près de 40 000 $ qui a été versé à des organismes œuvrant à l'intégration des personnes avec une déficience intellectuelle. **Terminus** : Cartier, De Montarville, Le Carrefour, Montmorency, Panama, Radisson, Repentigny et Terrebonne. **Stationnements incitatifs** : Chambly, Châteauguay, Chevrier, Georges-Gagné, La Prairie.

# Plan d'action de développement durable 2008-2013

| ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC | ENGAGEMENTS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT - 2009 |
|---|---|
| **STRATÉGIE 1**<br>**Informer, sensibiliser, éduquer, innover** | OBJECTIF 1<br>**Promouvoir et sensibiliser le public au développement et au transport durable** |
| **Objectif 1** Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire | **Action 1** Contribuer à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable |
| **STRATÉGIE 2**<br>**Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement** | OBJECTIF 2<br>**Augmenter le sentiment de sécurité des usagers et de la population à travers la qualité et la sûreté accrues de services offerts tout en limitant les impacts de nos activités sur la santé** |
| **Objectif 4** Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement | **Action 2** Améliorer le sentiment de sécurité de la clientèle<br>**Action 3** Implanter des mesures de sûreté dans le réseau et dans nos installations |
| **STRATÉGIE 3**<br>**Produire et consommer de façon responsable** | OBJECTIF 3<br>**Gérer nos activités à l'interne et à l'externe tout en préconisant la préservation de la biodiversité et le respect des écosystèmes** |
| **Objectif 6** Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux | **Action 4** Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable<br>**Action 5** Revoir la politique de disposition des biens (mobilier, équipements informatiques, matériel roulant, autres) dans une perspective de développement durable |
| **Objectif 7** Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services | **Action 6** Améliorer les activités de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles dans les bureaux et dans les infrastructures |
| **Objectif 8** Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement (biocarburants, biomasse, énergie solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité, etc.) dans le bilan énergétique du Québec | OBJECTIF 5<br>**Développer et exploiter les réseaux de TC dans une perspective d'efficacité énergétique en appuyant l'innovation des technologies propres**<br>**Action 8** Favoriser l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables sur le plan de l'exploitation des réseaux de TC |
| **STRATÉGIE 4**<br>**Accroître l'efficience économique** | OBJECTIF 6<br>**Gérer de façon équitable et responsable les différentes sources de financement qui nous sont octroyées afin de maintenir une saine rentabilité économique** |
| **Objectif 12** Favoriser le recours aux incitatifs économiques afin d'inscrire la production et la consommation de produits et de services dans une perspective de développement durable | **Action 9** Développer un processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements qui intègre des critères de développement durable |
| **STRATÉGIE 5**<br>**Répondre aux changements démographiques** | OBJECTIF 7<br>**Contribuer à la création d'emplois dans le secteur des TC, participer avec les gouvernements et les partenaires au dynamisme et au développement économique de la région métropolitaine de Montréal** |
| **Objectif 15** Accroître le niveau de vie | **Action 10** Réaliser des projets d'investissements majeurs en TC dans la région métropolitaine de Montréal |
| **STRATÉGIE 6**<br>**Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée** | OBJECTIF 8<br>**Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage du TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire**<br>**Action 11** Se donner une vision intégrée du développement du TC en lien avec l'aménagement du territoire |
| **Objectif 18** Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux | OBJECTIF 9<br>**Promouvoir auprès de notre clientèle, des partenaires et de la société en général, la « mobilité douce », comme la pratique de la marche et de la bicyclette**<br>**Action 12** Développer l'intermodalité entre les transports actifs et les TC |
| **Objectif 20** Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience | OBJECTIF 10<br>**Fixer les tarifs à des niveaux qui permettent de fournir un service suffisamment performant et rapide et qui est offert à un coût abordable pour chaque génération**<br>**Action 13** Proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de TC de qualité et prend en compte la capacité financière de la société |
| **STRATÉGIE 7**<br>**Sauvegarder et partager le patrimoine collectif** | OBJECTIF 11<br>**Moderniser, seul ou en partenariat, les infrastructures de TC qui témoignent du patrimoine culturel** |
| **Objectif 21** Renforcer la conservation et la mise en valeur du patrimoine | **Action 14** Préserver les infrastructures du réseau de trains qui représentent des éléments significatifs du patrimoine |
| **STRATÉGIE 9**<br>**Prévenir et réduire les inégalités** | OBJECTIF 12<br>**Répondre aux personnes vivant avec des limitations en facilitant l'accès et la sécurité des systèmes de TC tout en appuyant l'innovation de nouvelles technologies** |
| **Objectif 26** Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale | **Action 15** Prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité à nos équipements et nos services |

| GESTES | CIBLES | INDICATEURS | RÉSULTATS |
|---|---|---|---|
| Élaborer et diffuser de l'information • Organiser des activités de sensibilisation • Déployer le plan de formation établi et en assurer le suivi • Mettre sur pied un comité régional de concertation • Collaborer à la recherche sur le développement durable • Poursuivre la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP | Ensemble du personnel rejoint par le biais de différentes activités d'ici la fin de 2010 | % du personnel ayant participé aux activités | Présentation du Plan d'action aux employés (76 % des employés) • Conférence d'Équiterre sur la consommation responsable en organisation pour les employés (nov. 2009) |
| | Soutien à la Chaire de recherche sur la durabilité en transport | Participation à la Chaire de recherche | En cours |
| | Promotion de pratiques durables dans l'exercice de nos activités | Éléments de visibilité (rapport UITP) | En continu |
| Mesurer le sentiment de sécurité de la clientèle • Établir des cibles d'amélioration • Élaborer un plan d'intervention (actions correctrices) | Identification des cibles à atteindre | Rapport déposé | Enquêtes à bord réalisées. Analyse des résultats complétée en vue d'établir les cibles d'amélioration pour les sites où le sentiment de sécurité est le plus faible |
| Ajouter des équipements dans les infrastructures (défibrillateurs, trousses de premiers soins, caméras) • Installer des téléphones d'urgence (911) | Diminution des délais de réponse et amélioration d'intervention lors d'événements (incivilité, assistance médicale, etc.) | Délais de réponse • Nombre et motifs d'utilisation des équipements • Nombre et motifs d'appels effectués avec les téléphones d'urgence | Déploiement des défibrillateurs et des téléphones d'urgence en cours **(réf. p.26)** |
| Contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux • Adopter un cadre ou un système de gestion environnementale d'ici 2012 • Se doter d'une politique d'acquisitions écoresponsables d'ici 2010 | Adoption de gestes contribuant à l'atteinte des objectifs | Nombre de mesures mises en œuvre | Achat de papier contenant 100 % de fibres postconsommation |
| | Système de gestion environnementale implanté d'ici 2012 | Niveau d'avancement | Travaux d'élaboration du système amorcés en novembre 2009 |
| | Mise en œuvre de pratiques d'acquisitions écoresponsables | Niveau d'avancement de la mise en place de la politique | Politique d'acquisitions écoresponsables en préparation |
| | Amélioration de l'efficacité écologique des technologies de l'information avec l'adoption d'une démarche Green IT | Critères EPEAT • Consommation KWh • Nombre d'employés/imprimante | Achat d'ordinateurs respectant les critères EPEAT • Réduction du nombre de serveurs en procédant à leur virtualisation |
| Examiner les possibilités offertes lors de la disposition de biens (réemploi, recyclage, revente ou don, élimination) • Se doter d'un mécanisme de réduction des risques pour la santé et l'environnement lors du contrat avec l'acquéreur | Politique révisée d'ici 2010 | Résolution du CA | En cours |
| Réaliser un bilan de la situation pour l'ensemble de nos installations d'ici 2010 • Élaborer un plan de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles | Augmentation du volume de matières récupéré, réemployé et recyclé selon le plan déposé | Volume de matières récupéré, réemployé et recyclé | Récupération en juin 2009 : ordures (+4 %), contenants (+32,6 %), fibres (+132,3 %) **(réf. p.31)** |
| | Remplacement dans les infrastructures des poubelles uniques par des bacs de récupération | Nombre de bacs de récupération | Remplacement de 85 % des poubelles par des bacs de récupération depuis l'automne 2008 **(réf. p.31)** |
| | Hausse de 10 % par année des conteneurs de récupération de vêtements et autres articles usagés | Nombre de conteneurs de récupération | Conteneurs de récupération de vêtements : de 18 à 21 de 2008 à 2009 (+ près de 17 %) **(réf. p.31)** |
| Réaliser une étude d'opportunité sur l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue • Réaliser un projet d'infrastructures à faible consommation d'énergie d'ici 2013 | Étude d'opportunité complétée d'ici 2010 | Rapport déposé | Octroi du mandat d'étude. Étude en cours de réalisation **(réf. p.16)** |
| Mettre en place le processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements | Étude sur la mise en priorité des projets en 2009 | Rapport déposé | Étude sur la mise en priorité des projets complétée. Méthodologie présentée au CA **(réf. p.19)** |
| | Intégration de critères de développement durable au processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements | Critères de développement durable intégrés | Réalisé |
| Assurer le suivi du programme triennal d'immobilisations | Investissements de 600 M $ d'ici la fin de 2011 | Sommes investies | Investissements de 189,7 M$ réalisés en 2009 affectés notamment à : acquisition de 160 voitures multiniveaux **(réf. p.8)** ; acquisition de 20 locomotives bimodes **(réf. p.11)** ; amélioration de l'accessibilité à pied au terminus Cartier **(réf. p.24)** |
| Adopter un Plan stratégique décennal avec des objectifs de hausse d'achalandage et de part modale pour la région métropolitaine de Montréal • Participer au Programme PAGASTC du MTQ • Effectuer en continu la cueillette d'informations sur les comportements de transport de la population de la région métropolitaine de Montréal | Augmentation de l'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 16 % entre 2007 et 2012 | Résultats de l'achalandage et de l'offre de service | -3,2 % de l'achalandage (baisse conjoncturelle) **(réf. p.40)** ; 7e nouveaux départs de trains **(réf. p.37)** |
| | Adoption du Plan stratégique d'ici 2011 | Plan stratégique adopté | En cours d'élaboration |
| | Hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif | Nombre de places de stationnement incitatif | Ajout de 707 places de stationnement (+3,9 %) **(réf. p.38)** |
| | Mesure de la fluctuation annuelle et saisonnière de la mobilité de la population de la région | Enquête réalisée en continu | Enquête en continu depuis janvier 2009 **(réf. p.36)** |
| Adopter une politique d'intermodalité entre les TC et les transports individuels • Préparer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares | Politique adoptée d'ici 2010 | Résolution du CA | Politique élaborée. Sera déposée au CA en 2010 **(réf. p.19)** |
| Étendre les tarifs étudiants aux 22-25 ans • Offrir dès 2010 la gratuité dans les trains de banlieue et les autobus métropolitains aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte • Lancer des discussions avec les partenaires impliqués sur le financement d'une tarification propre aux personnes à faible revenu | Fidélisation de ces clientèles | Niveau de vente de titres | Gratuité offerte aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte dans le réseau de trains de banlieue depuis l'été 2009 **(réf. p.27)** |
| Réaliser un inventaire des infrastructures du réseau de trains témoignant du patrimoine culturel • Préparer le programme de la réhabilitation de certaines infrastructures de ce réseau | Inventaire complété d'ici 2010 | % de réalisation de l'inventaire | Inventaire achevé à 100 % **(réf. p.13)** |
| Adopter une politique d'accessibilité • Préparer annuellement le plan d'action associé • Implanter les mesures en fonction des critères d'accessibilité adoptés | Plan d'action approuvé par le CA | Résolution du CA | En cours de préparation **(réf. p.18)** |
| | Intégration de mesures d'accessibilité dans le Train de l'Est | Nombre de mesures d'accessibilité | À l'étape de validation **(réf. p.18)** |

transporter
Voie 4
Voie 4

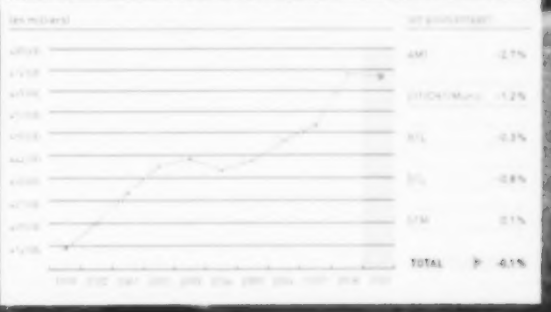
# Mobilité urbaine

## L'ACHALANDAGE : REFLET DE LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

*2008 avait été une année faste pour l'achalandage des transports collectifs. L'explosion du prix de l'essence en était certainement une des causes majeures ; la congestion croissante pour accéder au cœur de Montréal en était une autre. 2009 a connu pour sa part une légère baisse de l'achalandage reliée principalement à la conjoncture économique.*

Nous avons connu une baisse d'achalandage de notre réseau de trains de banlieue. Une réalité partagée par plusieurs de nos homologues administrant des réseaux de transport en Amérique du Nord, comme la *New York Metropolitan Transportation Autority's* (MTA), la *New Jersey Transit Corporation* (NJT), ou encore *Go Transit* de Toronto. Il faut donc chercher une cause commune à ce fléchissement de l'achalandage, et c'est sans doute la baisse marquée de l'activité économique après la grave crise financière mondiale qui en est la cause la plus plausible. De plus, l'achalandage de 2008 était amplifié par la hausse fulgurante du prix de l'essence. Il faut aussi placer les résultats d'achalandage en perspective : l'enquête Origine-Destination 2008 vient révéler que les transports collectifs sont de plus en plus populaires, preuve s'il est que 2009 est une flexion passagère dans une tendance à long terme.

ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DES AOT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE – 2009



# Enquête Origine Destination 2008

*En 2008, nous avons procédé à l'analyse des résultats de la 9e enquête Origine-Destination (OD), menée à l'automne 2008 dans la région métropolitaine auprès de quelque 66 100 ménages. Deux faits marquants se dégagent notamment de cette enquête, car ils inversent une tendance constante depuis 1970 : avec un bond de 15 % en cinq ans, le nombre de déplacements en transports collectifs enregistre une part modale de 25 % (contre 22 % en 2003), pour la première fois depuis près de 40 ans, les déplacements en auto enregistrent une baisse de 1 %. Ces données récentes font la preuve que les efforts de développement et d'ajustement des services de transport collectif ont des répercussions positives directes sur l'évolution du marché des déplacements. Elles nous guideront aussi dans notre travail de planification des transports à long terme.*

## VOS DÉPLACEMENTS ORIENTENT LES TRANSPORTS DE DEMAIN

L'enquête OD porte sur les caractéristiques des déplacements des personnes, tous modes de transport confondus. Réalisée par entrevues téléphoniques tous les cinq ans depuis 1970, elle couvre un territoire chaque fois plus grand. En 2008, elle s'étendait sur toute la région métropolitaine, des villes de Montréal, Laval et Longueuil, jusqu'aux couronnes nord et sud, couvrant ainsi un territoire de 8 200 km² qui regroupe 141 municipalités.

**DÉMOGRAPHIE** – Depuis cinq ans, nous observons une confirmation de la croissance démographique dans la région métropolitaine de Montréal (hausse de 5 % depuis 2003), une constante depuis 1987. Les grandes tendances sociodémographiques sont le vieillissement de la population, la diminution de la taille des ménages, la hausse de l'emploi et de la motorisation, la croissance forte des secteurs périphériques sur les plans de la population et de l'emploi, et le maintien du centre-ville comme principal pôle d'activité de la région.

**MOBILITÉ DES PERSONNES** – Depuis 2003, cette croissance de population de 5 % a provoqué une hausse globale de 2 % des déplacements, tous modes confondus, durant la période de pointe du matin. Une hausse qui s'observe sur tout le territoire métropolitain : 1 % sur l'île de Montréal, 3 % à Laval, 2 % sur la Rive-Sud et respectivement 10 % et 11 % dans les couronnes nord et sud. Les motifs de ces déplacements, évalués à plus de 2 200 000 chaque matin, se répartissent comme suit : 51 % pour le travail, 29 % pour les études et 16 % pour tout autre motif.

**USAGE DES MODES** – Malgré une progression du parc automobile (10 %) et un taux d'occupation en légère baisse, à 1,23 personne par véhicule (1,25 en 2003), les déplacements en auto en pointe du matin connaissent une baisse de 1 %, un renversement de tendance observé pour la première fois depuis 1970. Rappelons que de 1998 à 2003, les déplacements en auto avaient connu une hausse de 5 %. Les transports collectifs enregistrent une hausse de 15 % en cinq ans, tandis que les déplacements non motorisés, soit la marche et le vélo, connaissent une hausse de plus de 11 %.

**NOUVEAUTÉ 2009 : L'ENQUÊTE OD EN MODE CONTINU** – Ce projet pilote d'une durée de trois ans (2009 à 2011) vise à connaître les habitudes de déplacements de la population et en mesurer les variations annuelles ou saisonnières. Tout au long de l'année, par le biais d'entrevues téléphoniques d'une durée d'environ dix minutes, tous les modes et motifs de transport utilisés pendant la journée sont sondés et compilés. Couvrant le même territoire que l'enquête OD 2008, l'enquête OD en continu vise l'atteinte de 15 000 ménages. En 2009, un peu plus de 15 400 entrevues ont été réalisées. Ainsi, les équipes d'intervieweurs rejoignent un échantillon de près de 1 % de la population par année.

# Trains de banlieue

## LA PRIORITÉ 2009 : DÉSENGORGER LE RÉSEAU

*Devant des trains bondés en heure de pointe et la flambée des prix de l'essence en 2008, nous avons dû chercher une solution rapide pour accroître rapidement la capacité d'accueil de notre réseau, en attendant l'arrivée des nouvelles voitures 3000 à multiniveaux.*

Avec le soutien financier du gouvernement du Québec, qui a dégagé des fonds dans le cadre de son programme PAGASTC, nous avons ajouté, en janvier 2009, 76 nouveaux départs, dont plus de 50 % en heure de pointe. Quatre de nos lignes ont accueilli de nouveaux départs : 16 sur Deux-Montagnes, 10 sur Dorion-Rigaud, 30 sur Mont-Saint-Hilaire (dont 10 en fonction depuis septembre 2008) et 20 sur Delson-Candiac. Avec ces 57 000 nouvelles places hebdomadaires, la capacité d'accueil de notre réseau s'est accrue de près de 14 %. Pour cet ajout substantiel de service, nous avons mené d'importantes négociations avec le CP et le CN afin de libérer des créneaux horaires en heure de pointe et hors pointe. Nous avons aussi loué du matériel roulant usagé en provenance de *New Jersey Transit*.

**Les failles d'un matériel vieillissant**

Cette amélioration considérable de l'offre a cependant été entachée à l'hiver 2009 par plusieurs bris mécaniques sur le matériel roulant régulier, reliés notamment au froid intense et aux conditions hivernales. Nous avons travaillé d'arrache-pied pour remédier sans tarder à la situation. Nous avons organisé des rencontres d'urgence avec le CP et le CN afin de régler les problèmes d'exploitation et d'entretien des trains et des voies ferrées. Nous nous sommes mis d'accord sur un plan de redressement afin de régler rapidement les pannes et retards.

Des équipes ont été déployées sur le terrain pour informer et diriger les clients. Pour les remercier de leur patience et de leur fidélité malgré un service qui a connu des failles, nous avons aussi offert des compensations aux clients fréquentant les lignes les plus touchées : Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud. Nous avons mis sur pied un comité permanent par ligne de trains, réunissant les usagers, les élus et les partenaires transporteurs ; inaugurées en 2009, des rencontres bisannuelles se tiennent désormais pour discuter des façons d'améliorer le service.

Il reste cependant un impondérable : l'hiver québécois, et son cortège de neige, de glace et de grand froid. 2009 en a été un bel exemple. Nous devons nous y préparer, nous devons l'affronter quand il se présente. Mais il nous faut aussi la patience et la compréhension de nos clients quand les intempéries sont extrêmes.

**Le service à l'hiver 2010 : un défi qualité à relever**

Au début de l'été 2009, le gouvernement du Québec a reconnu l'importance d'un réseau de trains de banlieue en bonne santé dans la région métropolitaine de Montréal en annonçant l'octroi de 159 M$ pour résoudre plusieurs problèmes criants dans le maintien de la flotte et des infrastructures.

Pour améliorer la qualité du service, les besoins sont bien documentés et les solutions identifiées dans notre Programme triennal d'immobilisations. L'annonce du gouvernement nous a réjouis, et nous travaillons depuis sans relâche à combler les besoins les plus criants. Outre l'amélioration des communications, les mesures prises touchent les deux volets qui influencent l'exploitation du réseau, à savoir la flotte de matériel roulant et les infrastructures.

**La flotte de trains :** La flotte de trains vieillissante exige un entretien constant et répété. Des travaux préventifs ont été effectués ces derniers mois : réparations majeures sur les voitures 700, en particulier pour le bon fonctionnement des portes latérales et du système de chauffage, remises à niveau des locomotives F-40 et optimisation du plan d'entretien des locomotives F-59.

**Les infrastructures :** Pour réduire le risque de gel des aiguillages, responsable d'un grand nombre de retards en hiver, une quarantaine de réchauffeurs ont été installés aux points névralgiques du réseau, en particulier dans le secteur de la gare Montréal-Ouest, ce qui devrait réduire les problèmes de retards en cascade sur les trois lignes circulant sur les voies du CP. De plus, l'arrivée des nouvelles voitures 3000 crée des besoins spécifiques en équipements d'entretien. En 2009, nous avons installé à Mont-Saint-Hilaire un puits d'inspection indispensable pour assurer l'entretien de cette nouvelle flotte en cours de déploiement. D'ici la fin du printemps, le garage Vaudreuil en sera aussi équipé pour accueillir les nouvelles voitures 3000 sur la ligne Dorion-Rigaud.

# Stationnements incitatifs

## LE PARC S'ACCROÎT DE PLUS DE 700 PLACES

Nos 61 stationnements incitatifs connaissent un succès toujours plus grand, qui crée une pression pour augmenter constamment le nombre de places mises à la disposition de la clientèle. 2009 ne fait pas exception : nous avons ajouté plus de 700 places. Notre parc compte maintenant 29 637 places, soit une hausse de 2 % de l'offre globale.

**COVOITURAGE ALLÉGO –** En 2009, 331 places étaient réservées aux covoitureurs dans les 21 stationnements incitatifs participant au programme. En décembre, le programme comptait 1 851 clients (+40 % par rapport à 2008) et 766 équipages fonctionnels (+28 % par rapport à 2008).

**BROSSARD-CHEVRIER –** Depuis plusieurs années, ce stationnement est au cœur des solutions de déplacement en transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal : il est le point de départ de l'Express Chevrier, un service d'autobus express très efficace pour se rendre au centre-ville de Montréal. Avec l'ajout de 324 places, sa capacité d'accueil monte à 2 313, soit une hausse de 16 %. Il devient du même coup le stationnement le plus important sur le territoire métropolitain.

**ET PLUS – Gare Deux-Montagnes :** ajout de 150 places, en location au centre commercial Promenades Deux-Montagnes – **Gare Roxboro-Pierrefonds :** réaménagement des 72 places ajoutées en 2008 pour donner 121 places, soit un ajout réel de 49 places en 2009 – **Gare Saint-Basile-le-Grand :** ajout de 50 places temporaires, selon une entente avec le Marché Lambert entre le 1er février 2009 et le 31 octobre 2009 – **Cartier :** ajout de 134 places grâce à une entente avec l'aréna.

# Transport adapté

## UN NOUVEAU PROGRAMME D'AIDE MÉTROPOLITAINE

Depuis 1998, et au fil des années, nous avons établi des ententes de financement du transport adapté métropolitain avec plusieurs organismes de transport adapté (OTA) de notre territoire. Ces ententes visaient à offrir la possibilité aux usagers du transport adapté de faire des déplacements au-delà du territoire d'un OTA, qui recevait pour ce faire une compensation financière. En 2009, l'intégration de services aura permis aux clients des trois sociétés de transport ainsi que de sept OTA des couronnes nord et sud d'effectuer plus de 50 000 déplacements métropolitains, soit une hausse de 14 % depuis 2008. Depuis plus de dix ans maintenant, l'offre de déplacements métropolitains n'a cessé de croître. Pour assurer la pérennité de ce projet qui s'est rapidement révélé un succès, et après avoir consulté au préalable les OTA, nous avons procédé à une nécessaire révision. Dès 2010, c'est sous la forme d'un programme que nous favoriserons le transport adapté métropolitain.

### Nouveau programme, nouvelles modalités

Le nouveau cadre de financement est l'aboutissement d'une collaboration étroite avec le MTQ pour améliorer le fonctionnement de cette aide aux OTA. Simples, claires et équitables, les nouvelles modalités du programme s'arriment étroitement au Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées du MTQ. En sa qualité de programme, ce projet est ouvert à tous les OTA situés sur notre territoire, sans que des ententes soient nécessaires au préalable. En 2010, nous comptons accroître de plus de 25 % notre contribution financière, reconnaissant par le fait même l'importance de ce nouveau programme. Notre contribution passera à 1,6 M$ en 2010, ce qui représente une hausse considérable de plus de 85 % en quatre ans.

**Accotements de l'autoroute 15 à Laval :** Depuis la mi-juin 2009, quand il y a congestion routière, les chauffeurs d'autobus du CITL – expressément formés pour ce projet pilote – peuvent emprunter l'accotement de certaines portions de l'autoroute 15, entre les boulevards Sainte-Rose et de la Concorde. Les tronçons ont été choisis en fonction de leur configuration géométrique et sont identifiés par des panneaux de signalisation.

**Terminus Longueuil (afficheurs dynamiques) :** À la suite d'une défaillance du système d'affichage dynamique à ce terminus où transitent plus de 45 000 personnes par jour, nous avons mis en place, à titre d'expérience pilote, des tableaux récapitulatifs des services planifiés à des endroits stratégiques afin de maintenir l'information aux clients. Ce système, maintenant testé, servira de modèle dans le projet de remplacement des afficheurs dynamiques aux terminus Longueuil et Centre-Ville.

**Terminus Cartier :** Depuis la mi-novembre, les services de transport interurbain Autobus Maheux, Galland Laurentides et Orléans Express, qui étaient offerts au terminus Le Carrefour, ont été redéployés au terminus Cartier. La clientèle y bénéficie de la proximité du métro et d'une meilleure structure d'accueil.

**Terminus Le Carrefour :** Les clients qui transitent quotidiennement par le terminus Le Carrefour peuvent maintenant charger leur carte OPUS sur une distributrice automatique de titres. Pour tout autre service, ils sont invités à se rendre aux billetteries Cartier et Montmorency, facilement accessibles par métro, autobus ou automobile.

**Nouvelle convention d'exploitation de l'Express Chevrier :** Nous avons conclu en 2009 avec le RTL une entente d'une durée de cinq ans pour l'exploitation de l'Express Chevrier. Ce service d'autobus fera régulièrement l'objet d'un programme d'évaluation de service ; il sera soumis à un programme de clients-mystères à raison de quatre fois par année. Les autobus seront munis de notre signature institutionnelle. Nous avons introduit une nouvelle clause pour le traitement des variations du prix du carburant.

# 2009 en chiffres

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE – En 2009, nos cinq lignes en service ont enregistré 15,2 millions de déplacements, soit une baisse de 3,2 % par rapport à 2008. Une lecture plus fine des résultats montre que, avec 101 % de taux d'occupation annuel en heure de pointe, le réseau connaît une véritable saturation aux heures de grande affluence. Les lignes qui ont connu une baisse d'achalandage – soit Deux-Montagnes (-5,7 %), Dorion-Rigaud (-2,9 %) et Blainville–Saint-Jérôme (-4,8 %) sont les lignes qui roulent depuis plusieurs années avec une capacité largement dépassée, où il n'était pas rare, jusqu'en 2009, de voir 50 % des clients voyager debout pendant les heures de pointe. Les lignes qui connaissent une bonne croissance – soit Mont-Saint-Hilaire (+6,4 %) et Delson-Candiac (+6,6 %) – sont les lignes les plus récentes, et qui ont encore une marge de croissance.

## RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

| ACHALANDAGE | QUOTIDIEN MOYEN | | ANNUEL | | % | DÉPARTS VERS MTL | | DÉPARTS DE MTL | | PONCTUALITÉ (%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2009/2008 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Ligne Montréal / | | | | | | 26 | 25 | 23 | 24 | 94,1 | 91,2 |
| Deux-Montagnes | 32 900 | 29 200 | 7 987 200 | 7 245 600 | -5,7 | 12 | 13 | 13 | 14 | 94,9 | 93,1 |
| Dorion–Rigaud | 15 400 | 15 100 | 3 565 300 | 3 462 600 | -2,9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 94,8 | 97,5 |
| Blainville–Saint-Jérôme | 13 200 | 9 600 | 2 231 200 | 2 124 100 | -4,8 | 5 | 7 | 5 | 7 | 94,7 | 98,1 |
| Mont-Saint-Hilaire | 6 900 | 7 300 | 1 591 500 | 1 693 700 | 6,4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 94,3 | 94,0 |
| Delson–Candiac | 2 800 | 3 000 | 623 600 | 665 500 | 6,6 | 57 | 61 | 55 | 61 | 96,7 | 96,3 |
| TOTAL | 66 700 | 64 200 | 15 698 500 | 15 190 500 | -3,2 | | | | | | |

| INFRASTRUCTURES | TRAJET (km) | | GARES | | STATIONNEMENTS | | PLACES (autos) | | OCCUPATION (%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Ligne Montréal / | | | | | | | | | | |
| Deux-Montagnes | 39,9 | 39,9 | 12 | 12 | 8 | 8 | 5 762 | 5 961 | 69 | 84 |
| Dorion–Rigaud | 64,2 | 64,2 | 19 | 19 | 15 | 15 | 3 736 | 3 736 | 61 | 63 |
| Blainville–Saint-Jérôme | 62,8 | 62,8 | 10 (+3) | 10 (+3) | 5 | 5 | 3 051 | 3 051 | 72 | 71 |
| Mont-Saint-Hilaire | 34,9 | 34,9 | 6 (+1) | 6 (+1) | 6 | 6 | 2 777 | 2 777 | 77 | 67 |
| Delson–Candiac | 25,6 | 25,6 | 5 (+3) | 5 (+3) | 4 | 4 | 891 | 891 | 58 | 60 |
| TOTAL | 217,4 | 217,4 | 52 | 52 | 39 | 39 | 16 217 | 16 416 | 77 | 72 |

1 Gares (nombres aux lignes Dorion–Rigaud, Blainville–Saint-Jérôme et Delson–Candiac)

2 Vers comptoirs aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

| FINANCES | COÛTS D'EXPLOITATION ($) | | REVENUS NETS ($) | | AUTOFINANCEMENT (%) | | COÛTS D'EXPLOITATION (pass.-km) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Ligne Montréal / | | | | | | | | |
| Deux-Montagnes | 32 542 000 | 35 092 000 | 18 631 000 | 18 278 000 | 57,29 | 52,09 | 0,23 | 0,26 |
| Dorion–Rigaud | 24 757 000 | 29 259 000 | 9 953 000 | 9 556 000 | 40,19 | 32,66 | 0,33 | 0,37 |
| Blainville–Saint-Jérôme | 16 122 000 | 17 153 000 | 7 903 000 | 8 015 000 | 49,02 | 46,73 | 0,24 | 0,33 |
| Mont-Saint-Hilaire | 16 843 000 | 17 881 000 | 5 816 000 | 5 977 000 | 34,53 | 33,43 | 0,41 | 0,50 |
| Delson–Candiac | 5 238 000 | 8 123 000 | 2 156 000 | 2 228 000 | 41,16 | 27,43 | 0,54 | 0,73 |
| TOTAL | 93 447 000 | 107 703 000 | 44 457 000 | 44 054 000 | 47,57 | 40,90 | 0,25 | 0,34 |

STATIONNEMENTS INCITATIFS – En 2009, les 61 stationnements incitatifs de la région métropolitaine ont connu un achalandage de 5,6 millions, soit une hausse de 1,3 % par rapport à 2008. Le taux d'occupation moyen pour l'ensemble des stationnements était de 76 %.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAIN – En 2009, l'Express Chevrier a enregistré 1,3 million de déplacements, en hausse de 3,4 % par rapport à 2008.

VOIES RÉSERVÉES – En 2009, plus de 23,1 millions de déplacements ont été effectués dans la région métropolitaine sur les 85,2 km de voies réservées.

TERMINUS MÉTROPOLITAINS – Durant cette période, les 16 terminus métropolitains ont enregistré 71,1 millions de passages (-0,4 % par rapport à 2008).

**RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN–AUTOBUS**

| | QUOTIDIEN MOYEN | | ANNUEL | | VARIATIONS (%) |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2009/08 |
| Express Chevrier | 5 200 | 5 200 | 1 271 100 | 1 268 300 | 3,4 |
| Express Île-des-Sœurs | 100 | 100 | 28 800 | 27 500 | - |
| **Express** | **5 300** | **5 300** | **1 233 900** | **1 295 800** | **5,0** |
| Voies réservées | 105 800 | 101 700 | 23 732 700 | 23 138 800 | -2,5 |
| Terminus | 267 000 | 256 000 | 71 357 500 | 71 082 400 | -0,4 |
| Stationnements | 10 300 | 10 800 | 2 579 800 | 2 591 500 | 0,5 |

| | NOMBRES | | KM | | QUAIS | | PLACES (autos) | | OCCUPATION (%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Voies réservées | - | - | 85,2 | 85,2 | - | - | - | - | - | - |
| Terminus | 16 | 16 | - | - | 215 | 219 | - | - | - | - |
| Stationnements | 22 | 22 | - | - | - | - | 12 763 | 13 221 | 81 | 80 |

| | COÛTS D'EXPLOITATION ($) | | REVENUS NETS ($) | | AUTOFINANCEMENT (%) | | COÛTS D'EXPLOITATION (pass.-km) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Express Chevrier | 3 305 000 | 4 254 000 | 2 232 000 | 2 472 000 | 67,53 | 62,9% | 0,18 | 0,22 |
| Express Île-des-Sœurs | 169 000 | 256 000 | 38 000 | 124 000 | 20,11 | 34,83 | 3,79 | 1,76 |
| **Express** | **3 474 000** | **4 412 000** | **2 270 000** | **2 596 000** | **64,97** | **58,84** | **0,19** | **0,23** |

| COÛTS UNITAIRES ($) | / PASSAGER | | / AUTO | | / PLACES-ANNÉE | | / KM | | / QUAIS | | COÛTS ANNUELS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Voies réservées | 0,09 | 0,10 | - | - | - | - | 25 259 | 26 538 | - | - | 2 135 000 | 2 261 000 |
| Terminus | 3,12 | 3,14 | - | - | - | - | - | - | 41 736 | 44 292 | 6 515 000 | 6 700 000 |
| Stationnements | - | - | 0,33 | 0,87 | 147,46 | 167,96 | - | - | - | - | 1 867 000 | 2 247 000 |

## ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

| RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE | GARES | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | ACHALANDAGE (passagers train) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LIGNES/ | | STATIONNEMENTS 2009 | PLACES VÉLOS 2009 | PLACES AUTOS 2009 | RÉSULTATS 2009 | VARIATION 2009/2008 |
| Deux-Montagnes | 12 | 8 | 373 | 5 961 | 7 245 600 | -5,7 % |
| Dorion–Rigaud | 11 | 15 | 442 | 3 736 | 3 462 600 | -2,9 % |
| Blainville–Saint-Jérôme | 10+1 | 6 | 279 | 3 051 | 2 124 100 | -4,8 % |
| Mont-Saint-Hilaire | 6+1 [2] | 6 | 148 | 2 777 | 1 693 200 | 6,4 % |
| Delson–Candiac | 5+1 | 4 | 77 | 891 | 665 000 | 6,6 % |
| **GRAND TOTAL** | **52** | **39** | **1 319** | **16 616** | **15 190 500** | **-3,2 %** |

| LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | | | ACHALANDAGE TRAIN (montants/descendants) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DEUX-MONTAGNES | PLACES VÉLOS 2009 | PLACES AUTOS 2009 | ACHALANDAGE AUTOS 2009 | % D'OCCUPATION RÉS. 2008 | % D'OCCUPATION RÉS. 2009 | RÉSULTATS 2009 | VARIATION 2009/2008 |
| Deux-Montagnes | 151 | 1 250 | 271 700 | 92 % | 87 % | 1 555 800 | -2,5 % |
| Grand-Moulin | 44 | 275 | 57 200 | 83 % | 82 % | 463 400 | -2,5 % |
| Sainte-Dorothée | 71 | 1 103 | 227 100 | 91 % | 82 % | 926 300 | -7,2 % |
| Île-Bigras | 15 | 68 | 14 900 | 96 % | 99 % | 160 500 | -1,4 % |
| Roxboro–Pierrefonds | 51 | 897 | 217 100 | 100 % | 100 % | 1 390 300 | -9,5 % |
| Sunnybrooke | 21 | 524 | 118 700 | 95 % | 90 % | 817 800 | -5,4 % |
| Bois-Franc | 21 | 754 | 149 000 | 84 % | 76 % | 704 800 | -3,3 % |
| Du Ruisseau | 14 | 1 090 | 190 400 | 72 % | 69 % | 572 400 | -12,8 % |
| Montpellier | 14 | – | – | – | – | 614 900 | -3,8 % |
| Mont-Royal | 7 | – | – | – | – | 598 300 | -5,5 % |
| Canora | 14 | – | – | – | – | 353 600 | 1,6 % |
| Gare Centrale [1] | – | – | – | – | – | 6 333 200 | -6,2 % |
| **TOTAL** | **373** | **5 961** | **1 267 900** | **88 %** | **84 %** | **14 491 300** | **-8,7 %** |
| DORION-RIGAUD | | | | | | | |
| Rigaud | 7 | 130 | 1 600 | 5 % | 5 % | 11 500 | 30,7 % |
| Hudson | 7 | 36 | 6 600 | 77 % | 73 % | 34 700 | 13,8 % |
| Vaudreuil | 21 | 831 | 114 500 | 67 % | 55 % | 350 000 | -0,9 % |
| Dorion | 14 | 140 | 19 900 | 55 % | 56 % | 169 600 | -11,4 % |
| Pincourt/Terrasse-Vaudreuil | 23 | 184 | 33 100 | 94 % | 71 % | 208 000 | -4,9 % |
| Île-Perrot | 23 | 290 | 57 500 | 85 % | 79 % | 225 100 | 20,1 % |
| Sainte-Anne-de-Bellevue | 14 | 336 | 33 900 | 43 % | 40 % | 146 000 | -21,6 % |
| Baie-d'Urfé | 7 | 72 | 12 600 | 71 % | 69 % | 76 000 | 8,9 % |
| Beaurepaire | 38 | 43 | 9 800 | 98 % | 93 % | 158 900 | -1,0 % |
| Beaconsfield | 79 | 465 | 107 300 | 92 % | 92 % | 693 900 | -2,8 % |
| Cedar Park | 23 | 27 | 6 800 | 99 % | 100 % | 232 500 | 0,1 % |
| Pointe-Claire | 31 | 645 | 85 900 | 55 % | 53 % | 339 400 | -4,3 % |
| Valois | 23 | 115 | 26 200 | 84 % | 90 % | 258 200 | -1,7 % |
| Pine Beach | 23 | – | – | – | – | 134 600 | 0,3 % |
| Dorval | 19 | 402 | 71 900 | 73 % | 71 % | 242 300 | -3,7 % |
| Lachine | 39 | – | – | – | – | 231 600 | 1,1 % |
| Montréal-Ouest | 14 | 20 | 4 100 | 88 % | 81 % | 435 100 | -4,6 % |
| Vendôme | 37 | – | – | – | – | 1 269 700 | -1,2 % |
| Lucien-L'Allier | – | – | – | – | – | 1 668 900 | -5,4 % |
| **TOTAL** | **642** | **3 736** | **591 700** | **67 %** | **63 %** | **6 925 100** | **-2,9 %** |
| BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME | | | | | | | |
| Saint-Jérôme | 63 | 378 | 83 900 | 92 % | 88 % | 254 900 | 2,5 % |
| Blainville | 28 | 582 | 95 500 | 71 % | 65 % | 329 600 | -7,8 % |
| Sainte-Thérèse | 55 | 664 | 143 100 | 87 % | 86 % | 577 300 | -5,1 % |
| Rosemère | 41 | 401 | 76 400 | 85 % | 75 % | 411 400 | -12,2 % |
| Sainte-Rose | 38 | 756 | 87 400 | 45 % | 46 % | 301 800 | -2,3 % |
| Vimont | 14 | 270 | 39 100 | 71 % | 57 % | 159 900 | 3,4 % |
| De la Concorde | 29 | – | – | – | – | 554 500 | 3,3 % |
| Bois-de-Boulogne | 7 | – | – | – | – | 133 600 | -6,6 % |
| Chabanel | – | – | – | – | – | 64 600 | 7,8 % |
| Parc | 7 | – | – | – | – | 874 900 | -12,1 % |
| Montréal-Ouest | – | – | – | – | – | 83 300 | 12,5 % |
| Vendôme | – | – | – | – | – | 126 900 | 1,6 % |
| Lucien-L'Allier | – | – | – | – | – | 375 300 | -1,5 % |
| **TOTAL** | **279** | **3 051** | **525 400** | **72 %** | **71 %** | **4 268 000** | **-4,8 %** |
| MONT-SAINT-HILAIRE | | | | | | | |
| Mont-Saint-Hilaire | 21 | 694 | 106 700 | 56 % | 61 % | 358 600 | 9,5 % |
| McMasterville | 37 | 672 | 73 800 | 63 % | 44 % | 326 300 | 4,7 % |
| Saint-Basile-le-Grand | 40 | 374 | 81 300 | 84 % | 78 % | 317 000 | 0,3 % |
| Saint-Bruno | 10 | 555 | 83 500 | 52 % | 60 % | 271 600 | 2,7 % |
| Saint-Hubert | 10 | 225 | 62 200 | 100 % | 100 % | 226 000 | 1,4 % |
| Saint-Lambert | 10 | 257 | 64 300 | 100 % | 99 % | 224 600 | 20,2 % |
| Gare Centrale [2] | – | – | – | – | – | 1 682 400 | 6,2 % |
| **TOTAL** | **148** | **2 777** | **471 800** | **77 %** | **67 %** | **3 386 500** | **6,4 %** |
| DELSON-CANDIAC | | | | | | | |
| Candiac | 7 | 110 | 22 100 | 73 % | 82 % | 65 200 | 20,5 % |
| Delson | 14 | 170 | 9 200 | 26 % | 21 % | 55 400 | 7,8 % |
| Saint-Constant | 21 | 172 | 21 900 | 57 % | 51 % | 202 600 | 1,1 % |
| Sainte-Catherine | 28 | 439 | 80 500 | 64 % | 73 % | 266 900 | -0,8 % |
| LaSalle | 7 | – | – | – | – | 13 900 | 5,5 % |
| Montréal-Ouest | – | – | – | – | – | 37 900 | 51,3 % |
| Vendôme | – | – | – | – | – | 309 300 | 12,7 % |
| Lucien-L'Allier | – | – | – | – | – | 321 600 | 1,5 % |
| **TOTAL** | **77** | **891** | **133 700** | **58 %** | **60 %** | **1 330 000** | **6,6 %** |
| **GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE** | **1 319** | **16 616** | **2 970 500** | **77 %** | **72 %** | **30 380 900** | **-3,2 %** |
| **GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)** | | | | | | | |

[1] Gares communes aux lignes Dorion–Rigaud, Blainville–Saint-Jérôme et Delson–Candiac
[2] Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

## ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

| EXPRESS MÉTROPOLITAINS | ARRÊTS | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | ACHALANDAGE (passagers autobus) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | STATIONNEMENTS 2009 | PLACES VÉLOS 2009 | PLACES AUTOS 2009 | RÉSULTATS 2009 | VARIATION 2009/2008 |
| Express Chevrier | 3 | 1 | 22 | 2313 | 1268300 | 3,4 % |
| Express Île-des-Sœurs | 3 | – | – | – | 27500 | – |
| **TOTAL** | **6** | **1** | **22** | **2313** | **1295800** | **5,0 %** |

| TERMINUS MÉTROPOLITAINS | AUTOBUS | | ACHALANDAGE (montants/descendants) | |
|---|---|---|---|---|
| | RÉSEAUX | LIGNES | RÉSULTATS 2009 | VARIATION 2009/2008 |
| Angrignon | 4 | 25 | 6758800 | -2,1 % |
| Brossard | 4 | 41 | 2292500 | 3,8 % |
| Cartier | 2 | 24 | 4952300 | 2,5 % |
| Côte-Vertu | 3 | 23 | 12052400 | -0,1 % |
| De Montarville | 2 | 7 | 202300 | 40,1 % |
| Henri-Bourassa Nord | 2 | 7 | 1133000 | -8,8 % |
| Henri-Bourassa Sud | 1 | 14 | 637?500 | -8,8 % |
| Le Carrefour | 2 | 15 | 471400 | -13,2 % |
| Longueuil | 7 | 54 | 12865600 | – |
| Montmorency | 3 | 17 | 5081000 | 6,0 % |
| Radisson | 5 | 15 | 3881900 | -2,5 % |
| Repentigny | 2 | 12 | 336100 | 1,8 % |
| Centre-Ville | 10 | 75 | 11344600 | – |
| Saint-Eustache | 2 | 8 | 370200 | 17,9 % |
| Sainte-Thérèse | 2 | 14 | 1040600 | 9,6 % |
| Terrebonne | 1 | 19 | 1920400 | 4,3 % |
| **TOTAL** | **52** | **370** | **71082600** | **-0,4 %** |

| VOIES RÉSERVÉES | MESURES PRÉFÉRENTIELLES | VOIES RÉSERVÉES (km) | |
|---|---|---|---|
| | | POINTE DU MATIN | POINTE DU SOIR |
| A23/Bretelle Tellier | – | 1,5 | 1,5 |
| A25 | – | 5,0 | 5,6 |
| A13/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV | oui | 13,7 | 10,8 |
| Avenue du Parc | oui | 3,5 | 3,0 |
| Boul. Newman | – | 3,2 | 3,2 |
| Boul. Pie-IX | – | 8,5 | 8,5 |
| Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier | oui | 6,2 | 0,1 |
| Boul. Taschereau | oui | 5,4 | 5,4 |
| Bretelle Taschereau | – | 3,5 | – |
| Concorde/Notre-Dame | – | 2,7 | 2,7 |
| Côte-des-Neiges | – | 5,1 | 4,8 |
| Henri-Bourassa | – | 8,3 | 8,3 |
| Le Carrefour/Côte-Vertu | oui | 7,0 | 6,1 |
| Pont Viau/Boul. Des Laurentides | oui | 2,4 | 1,3 |
| Pont Victoria/Des Irlandais | – | 0,2 | 0,1 |
| R116 | – | 1,2 | 1,3 |
| R132/Montérun | – | 2,0 | – |
| Rene-Lévesque | oui | 8,0 | 8,0 |
| Rue Sherbrooke Est | – | 1,8 | 2,1 |
| Saint-Charles/Riverside/Lafayette | oui | 2,2 | 0,8 |
| **TOTAL** | | **85,2** | **73,5** |

| STATIONNEMENTS INCITATIFS | PLACES VÉLOS 2009 | PLACES AUTOS 2009 | ACHALANDAGE AUTOS 2009 | % D'OCCUPATION RÉS. 2008 | % D'OCCUPATION RÉS. 2009 | VARIATION 2009/2008 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Angrignon | 96 | 733 | 120700 | 65 % | 65 % | 0,5 % |
| Brossard-Chevrier | 22 | 2313 | 452700 | 89 % | 88 % | 1,7 % |
| Brossard-Panama | 76 | 958 | 257230 | 100 % | 100 % | 3,4 % |
| Cartier | 60 | 599 | 111620 | 90 % | 91 % | 5,8 % |
| Chambly | 7 | 335 | 72100 | 87 % | 95 % | 14,8 % |
| Châteauguay | 15 | 349 | 79600 | 85 % | 91 % | 7,0 % |
| De Montarville | 35 | 307 | 67300 | 57 % | 61 % | 42,2 % |
| De Mortagne | 15 | 125 | 7600 | 41 % | 24 % | -41,5 % |
| Georges-Gagné | 15 | 432 | 94900 | 76 % | 87 % | 14,8 % |
| La Prairie | 7 | 507 | 108400 | 88 % | 85 % | -3,6 % |
| Le Carrefour | 35 | 226 | 6800 | 20 % | 15 % | -21,4 % |
| Longueuil | 622 | 2370 | 359400 | 65 % | 60 % | -7,4 % |
| Mercier | 7 | 33 | 7800 | 95 % | 94 % | -1,3 % |
| Montmorency | 263 | 1217 | 272000 | 88 % | 89 % | 0,6 % |
| Namur | 21 | 428 | 98730 | 89 % | 92 % | 2,7 % |
| Radisson | 39 | 518 | 127600 | 96 % | 98 % | 3,1 % |
| Repentigny | 14 | 247 | 44930 | 75 % | 74 % | -0,9 % |
| Seigneurial | 14 | 125 | 12600 | 50 % | 40 % | -19,2 % |
| Saint-Eustache | 45 | 20 | 4000 | 78 % | 80 % | 2,6 % |
| Sainte-Julie | 30 | 248 | 61300 | 100 % | 98 % | -16,3 % |
| Sherbrooke | – | 279 | 37500 | 56 % | 53 % | -4,8 % |
| Terrebonne | 71 | 857 | 189800 | 91 % | 88 % | -3,6 % |
| **TOTAL** | **1509** | **13221** | **2591500** | **81 %** | **80 %** | **0,5 %** |
| | **2838** | **29637** | **5562000** | **79 %** | **76 %** | **1,3 %** |

# Gouvernance

NOS MANDATS – Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires / Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus / Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine / Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro / Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région / Soutenir financièrement les 10 organismes de transport adapté participant actuellement au projet d'intégration des services / Offrir à nos partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements.

NOTRE TERRITOIRE – Notre territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

NOS PARTENAIRES

**Partenaires municipaux**

83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake / 12 municipalités régionales de comté (MRC) / 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil) / Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

**Partenaires gouvernementaux**

Ministère des Finances du Québec / Ministère des Affaires municipales et des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMROT) / Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP) / Conseil du trésor du Québec / Transports Canada

**Acteurs en transport**

- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- 14 organismes de transport
  - 3 sociétés de transport : Réseau de transport de Longueuil (RTL) / Société de transport de Laval (STL) / Société de transport de Montréal (STM)
  - 9 conseils intermunicipaux de transport (CIT) : CIT de Chambly-Richelieu-Carignan / CIT de la Presqu'île / CIT de la Vallée du Richelieu / CIT de Sorel-Varennes / CIT du Haut-Saint-Laurent / CIT du Sud-Ouest / CIT Laurentides / CIT Le Richelain / CIT Roussillon
  - 1 conseil régional de transport (CRT) : CRT de Lanaudière
  - 1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie
- Association des conseils intermunicipaux de transport (ACIT)
- 13 organismes de transport adapté (OTA)

NOS RESSOURCES HUMAINES – Avec plus d'une vingtaine de nouveaux postes créés cette année, 2009 a été une année de croissance. Notre équipe est maintenant composée de plus de 225 employés réguliers, en plus des occasionnels et consultants qui nous apportent ponctuellement leur expertise.

À la suite du sondage sur la mobilisation et la satisfaction des employés, nous avons développé un Plan d'action : plusieurs actions concrètes ont été déployées en 2009 et d'autres le seront dans l'avenir.

Cette année, nous avons entrepris plusieurs démarches en vue d'augmenter notre visibilité comme employeur offrant de belles perspectives de carrières, en particulier dans les métiers reliés aux transports collectifs. Nous avons créé une section Carrières sur notre site Internet, nous avons participé à des foires d'emplois et nous avons pris une part active au comité sectoriel de la main-d'œuvre dans l'industrie ferroviaire.

Nous avons entamé le processus d'équité en emploi, en respect de notre nouvelle obligation gouvernementale. Tous nos postes ont été répertoriés et nous avons recensé la composition de notre main-d'œuvre. La commission nous soumettra ses recommandations afin que nous assurions une représentativité au sein de nos effectifs.

Afin de répondre aux enjeux reliés à la pandémie, nous avons mis à jour et testé nos plans d'action et d'intervention en plus de collaborer avec nos différents partenaires.

# Notre conseil d'administration

Notre conseil d'administration est composé de sept personnes : le gouvernement du Québec nomme le président du conseil d'administration, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues des milieux socioéconomiques ; la CMM désigne quant à elle trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, et, en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil et de la Ville de Laval, ainsi qu'un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord et de la couronne sud de Montréal.

Au cours des dix séances tenues en 2009, notre conseil d'administration a adopté 295 résolutions, par rapport à 247 en 2008. Le comité de vérification s'est réuni à sept reprises, ce qui lui a permis notamment de superviser efficacement nos processus de gestion.

*Remplacement – Le 10 décembre 2009, Manon Barbe et Guy Pilon ont été nommés respectivement en remplacement de André Lavallée et Michel Kandyba. Caroline St-Hilaire a pour sa part été nommée le 25 février 2010 en remplacement de Jean-Jacques Beldié.*

Président-directeur général et président du CA de l'AMT
**Joël Gauthier**

Présidente de Gestion Corriveau-Gougeon inc.
Présidente du comité de vérification de l'AMT
**Martine Corriveau-Gougeon**

Mairesse
Ville de Longueuil
Vice-présidente du comité exécutif de la CMM
**Caroline St-Hilaire**

Maire
Ville de Vaudreuil-Dorion
Président de la Commission du transport de la CMM
**Guy Pilon**

Administrateur de sociétés
**Raymond Lafontaine**

Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal
Mairesse de l'arrondissement LaSalle
**Manon Barbe**

Président du CA, Aéroports de Montréal
Membre du comité de vérification de l'AMT
**Pierre Martin**

Secrétaire général et vice-président Affaires corporatives, juridiques et immobilières de l'AMT
**Michel Fortier**

*Ministre des Transports du Québec*
***Julie Boulet***

Directeur, Vérification interne
**Daniel Lebel**

Président-directeur général
**Joël Gauthier**

# L'équipe de direction

Vice-président
Administration et finances
et trésorier
**Louis Champagne**

Vice-président
Affaires corporatives,
juridiques et immobilières
et secrétaire général
**Michel Fortier**

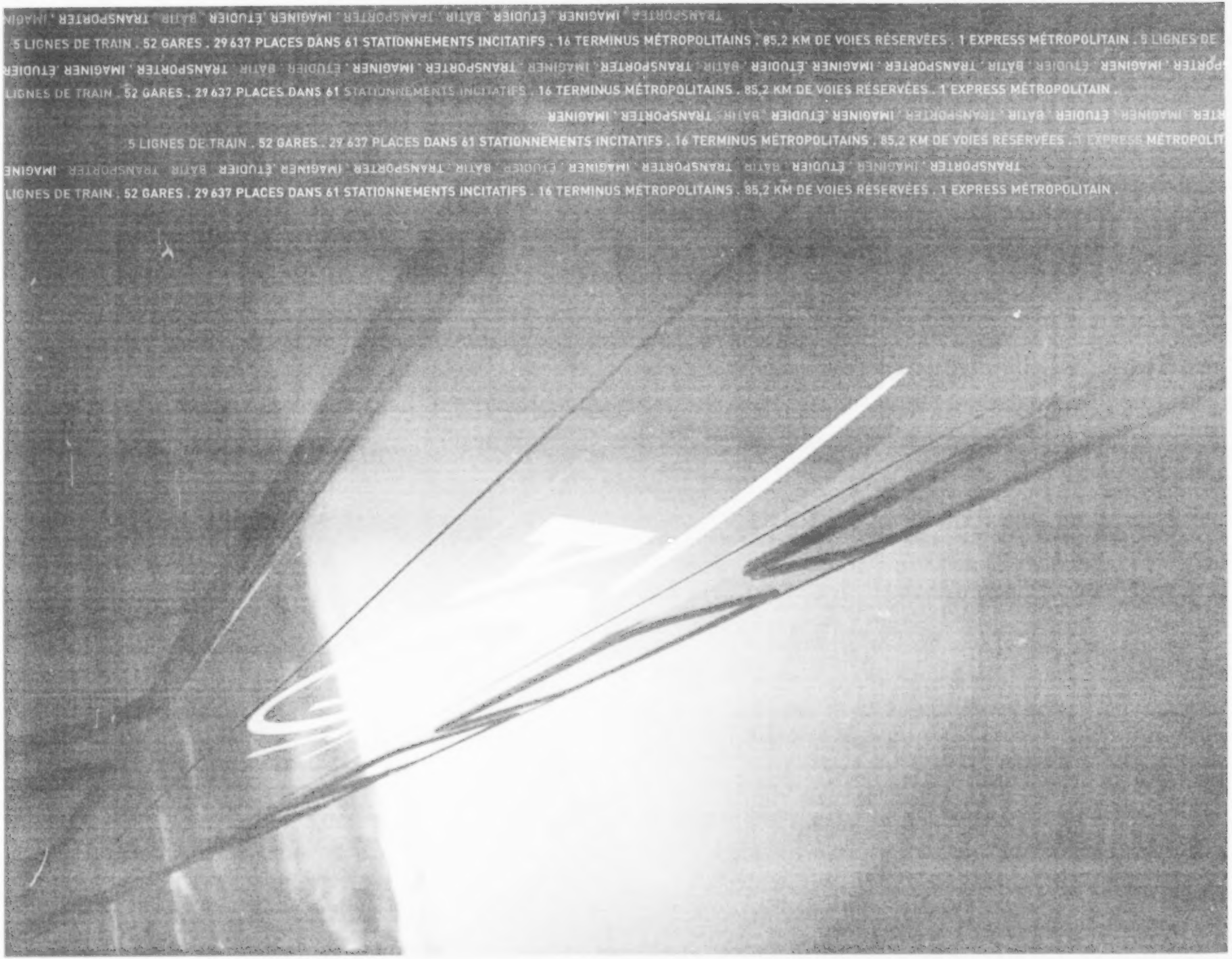
Vice-présidente
Exploitation
**Nancy Frechette**

Vice-président
Ingénierie et construction *
**Tim Marinier**

Vice-président
Communication
et marketing
**Pierre-Luc Paquette**

Vice-président
Sûreté et sécurité
**Daniel Randall**

Vice-président
Planification et innovations
**Michel Veilleux**


5 LIGNES DE TRAIN . 52 GARES . 29 637 PLACES DANS 61 STATIONNEMENTS INCITATIFS . 16 TERMINUS MÉTROPOLITAINS . 85,2 KM DE VOIES RÉSERVÉES . 1 EXPRESS MÉTROPOLITAIN .
TRANSPORTER . IMAGINER . ÉTUDIER . BÂTIR